

A 18 h 15, le Président de l'Union Maritime, Jean-Luc WINTER, prend la parole :

Monsieur Christian FAUVEL, de la Direction Départementale de l'Équipement, Mesdames, Messieurs, je vous souhaite la bienvenue pour **notre assemblée générale ordinaire**.

Cela veut aussi dire que, contrairement à la précédente réunion du mois de juin, nous n'avons invité, à cette réunion, que les adhérents de l'Union Maritime.

Je souhaite excuser 20 membres qui nous ont fait parvenir leur pouvoir :

**Jean-Luc LEROY pour ALSTOM, Loïc BEAUSSANT pour la BANQUE POPULAIRE DE L'OUEST, Philippe MARQUER pour BRETAGNE SIEGES, Gaspard ARBONA pour le Cabinet ARBONA & ASSOCIES, Yves LAINE pour COOPERS & LYBRAND, Roland Le GALL pour les Etablissements CHATELAIS & LEGALL, Philippe BESSEC pour CHAUSSURES BESSEC, Gérald DEKYTSPOTTER pour la société DEKYTSPOTTER ATLANTIC, Hélène MORGERE pour les Etablissements MORGERE, René THOMAS, Simon BERTAUD pour GOEMAR, Daniel COLLIN pour HYPRED, Thierry BERGERAULT pour PINAULT BRETAGNE/SILVERWOOD SIEGE, Christian FOUGERAY pour SA FOUGERAY & Cie, Jean-Jacques DUPUY pour la SOCIETE GENERALE, Daniel VALENTINI pour UCIAPL de St Malo, Maître Nathalie CORDIER-BIRAC, Philippe LORCY pour ELIARD-SPCP et Jean-Luc MOREL pour ALLO TAXIS MALOUINS.**

Ces 20 membres représentent 60 voix à jour de cotisation.

24 adhérents présents ont émargé la feuille de présence :

**Jean-Luc WINTER pour l'AGENCE MARITIME DE BRETAGNE, Jean-Claude BOURBON, Denis CRAVEIA pour les MUTUELLES DU MANS ASSURANCES, Robert BELLOIR pour la Compagnie SALINS DU MIDI, Jacques VIDEMENT pour CONDOR FERRIES et MORVAN et Fils, Jean-Jacques SIBERT et Thierry ORVEILLON pour le CREDIT MARITIME MUTUEL, Gilbert CHOLLET pour VIDANGE DES 3 VILLES, Thierry LEGRAIN pour Ets LESEUR, Marc FROSTIN pour les Etablissements Maurice LE GUEVEL SA, Charles FREDOUET, Eric GEILLE pour LE PILOTAGE DU PORT DE ST-MALO, Jean-Yves BOUVIER pour PINAULT BRETAGNE/SILVERWOOD ST-MALO, Paul RENAULT (Past Président), Christian DELAMARE pour SDV/SMG, Denis CADIOU pour TIMAC, AGRIPLAS et l'UNION LOCALE DES INDUSTRIELS DE MANUTENTION, Jean-Daniel TROYAT pour SURMAR, Hervé ALLAIN pour LA VILLE AUDRAIN ACCASTILLAGE, Christophe QUATREVAUX pour MANPOWER, Michel CARRIC pour TAXI Michel CARRIC, Patrick LE ROUILLE pour la SOCIETE NATIONALE DU SAUVETAGE EN MER –Station de St-Malo-, Jean-Michel OHIER pour la COOP DE BROONS.**

Soit, 24 membres présents pour 47 voix à jour de cotisation.

Nous totalisons donc 107 voix sur 131, soit 81,68 %. Le quorum est donc atteint.

L'ordre du jour que j'ai proposé au bureau le 30 septembre est le suivant :

- Le rapport moral du président
- Le rapport financier du trésorier
- Un exposé de Christian FAUVEL sur les travaux de l'été sur les écluses
- La validation des commissions pour notre projet St Malo 2015
- Pour finir, quelques questions diverses
- Et le pot de l'amitié, si nous sommes à l'heure à 20 h.

### **Rapport moral de Jean-Luc WINTER, Président de l'Union Maritime de St Malo**

Je vous propose de parcourir la période de septembre 2002, date de notre dernière assemblée générale, à la fin de l'été 2003.

J'ai structuré mon intervention en quatre rubriques.

- Climat général dans l'activité portuaire.
- L'activité dans le port de St-Malo.
- Quelques événements significatifs du monde portuaire.
- L'activité de l'Union Maritime.

#### **Climat général dans l'activité portuaire**

Rompant avec une longue tradition de grèves, les ports français ont renoué avec la croissance en 2002. Pour rattraper leurs concurrents européens, un nouveau saut de productivité s'impose toutefois. Quelques chiffres sur 2002 :

le trafic global des ports français métropolitains stagne. Il a, certes, progressé de 1,2%, à 345,5 millions de tonnes en 2002, mais sa structure laisse encore apparaître une majorité de trafics captifs, c'est également le cas à St-Malo. Concrètement, c'est le dynamisme de l'hinterland qui fait la différence.

A 163,8 millions de tonnes, les vracs liquides représentent, en effet, près de la moitié des tonnages, et les vracs solides (83,2 millions de tonnes) comptent pratiquement pour le quart du trafic. Les marchandises diverses (98,5 millions de tonnes), en progression de 5,5%, ne comptent que pour le dernier quart des tonnages, sur lequel on ne relève que 29,3 millions de tonnes de conteneurs –véritables indicateurs de productivité portuaire du fait de leur mobilité-, soit 8% du tonnage des ports français.

C'est, pour moi, le véritable indicateur de service d'un port.

Pour St-Malo, je considère que c'est le Ro-Ro de l'avant-port qui peut être cet indicateur. L'évolution pour St-Malo est encourageante et les perspectives doivent nous conduire à soutenir ce développement.

Rotterdam a progressé de 2,3% (à 321,9 millions de tonnes) sur lesquelles on dénombrait 65,8 millions de tonnes de conteneurs, en progression de 5,8%, soit 20% du trafic total. De son côté, Anvers (à 131 millions de tonnes) demeurerait stable, mais ses 52,7 millions de tonnes traduisaient une progression de 13%, comparable à

celle de 12,6% affichée par Zeebrugge, dont le trafic conteneurisé (à 11,9 millions de tonnes) représente pratiquement le tiers des 32,9 millions de tonnes de l'activité totale, en hausse de 2,6%.

Les deux principaux ports français à conteneurs n'ont pas, pour autant, démerité. Marseille (92,4 millions de tonnes) demeure stable mais les conteneurs y enregistrent une poussée de 7,3% (à 7,77 millions de tonnes), dans une région où les trafics sont plutôt étales, tandis que le recul de 1,9% du Havre (à 67,6 millions de tonnes) masque une progression de 15,1% du trafic conteneurisé (à 16,77 millions de tonnes).

A ce rythme, les ports français peinent à combler leur retard.

Les causes du mal sont connues et analysées dans un rapport commandé par la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral (D.T.M.P.L.), du Ministère des Transports, (manque d'investissement public, organisation du travail inefficace des services des ports autonomes) qui propose des solutions qui –fait exceptionnellement– coûteraient rien au contribuable. Contrairement aux autres documents du genre, celui-ci ne devrait pas, en principe, en rester au stade du diagnostic.

L'idée de base est simple. L'auteur du rapport prend acte du fait que l'Etat n'a plus les moyens d'investir pour doter ses ports des portiques à conteneurs modernes qui leur font défaut et que les entreprises de manutention, qui se sont restructurées et considérablement renforcées grâce à la réforme de la manutention portuaire de 1992, sont prêtes à le faire. Les laisser investir ne coûterait évidemment rien à l'Etat.

Seulement, elles y mettent pour condition d'être maîtresses du choix du matériel et de pouvoir le faire entretenir par les professionnels de leur choix. Elles ajoutent une troisième condition : faire conduire ces engins par le personnel de leur choix afin que les dockers –qui sont leurs employés– et les grutiers –qui sont ceux des ports– aient le même patron.

Sur le terrain, l'idée ne passe pas, à l'exception de Dunkerque qui a devancé le rapport.

### **L'activité du Port de St-Malo**

Comme les chiffres datent de fin 2002, je vous propose de passer assez rapidement sur ces éléments.

#### Un commentaire général :

Trafic passagers : de très bons résultats

Stabilité du trafic de marchandises.

La pêche augmente, mais part de très bas.

#### **Les passagers :**

1,371 millions : une augmentation de 6% avec 80.000 passagers de plus. Le trafic vers les îles Anglo-Normandes progresse de 6%, mais celui vers l'Angleterre augmente de 12%. Le trafic côtier est en baisse.

**La croisière :**

Comprise dans le trafic passager, elle progresse également, le total étant de 19.500 passagers. Il faut noter que ce type de tourisme a un fort pouvoir d'achat. Yves DELAMAIRE, ancien courtier maritime, estimait que chaque passager de croisière laissait environ 150 euros par escale, soit une estimation de près de 3 millions de chiffre d'affaires pour la communauté de St Malo.

**Les marchandises :**

On note une certaine stabilité, avec une légère progression de 1%, une forte progression des véhicules (plus 12%) et du bois (plus 11%), une baisse des engrais à base d'ammonitrate. La ferraille fait son retour et un contrat d'enrochement pour les îles de Wight permet d'assurer une stabilité relative.

**La pêche :**

Plus 21%, mais une base faible de 2.246 tonnes.

Comme notre association regroupe également d'autres activités du port, il me paraît donc normal de vous donner quelques éléments d'informations qui pourront éclairer notre réflexion sur l'évolution du port de St-Malo.

**Quelques infos chiffrées du Conseil Général 2002 :**

Etonnants voyageurs	45.000	visiteurs
Quai des Bulles	25.000	«
Prorestel	25.000	«
Vivre et habiter	12.000	«

Petits commentaires sur :

**Etonnants voyageurs :**

Une fréquentation en baisse au salon du livre. Une explication : les auteurs n'étaient pas là au démarrage. Le public parisien n'était pas au rendez-vous, faute aux grèves.

**La Route du Rhum - novembre 2002 :**

Suivant une étude économique menée par un étudiant en maîtrise « management », il ressort que les retombées économiques ne sont pas les mêmes selon que les hôteliers, restaurateurs et commerçants résident intra-muros ou dans un quartier excentré. Sur les pontons, 300.000 visiteurs se sont pressés en dix jours au Village. 100.000 ont emprunté la passerelle des quais. Le Grand Aquarium a eu une fréquentation en hausse de 25%, soit 384.000 visiteurs au total. Je vous rappelle que la presse avait parlé d'un million de visiteurs...

**Autres informations d'ordre général :**

Pour rester dans l'événementiel qui impacte le port,

Un constat : 5 à 7% des congrès en France se font dans l'Ouest. Les 7 palais des congrès de Bretagne et Pays-de-Loire (dont St-Malo) se sont constitués en association 'OUEST CONGRES', depuis janvier 2000. Olivier WATINE, Directeur du Palais du Grand Large, a dit : « Mieux vaut chasser en meute ». Le Palais du Grand Large s'offre un lifting de 2 millions de travaux à partir de décembre. Fin des travaux : début 2006 avec l'arrivée du TGV.

**Grève des dockers : mars 2003, mais aussi cette semaine, lundi après-midi :**

Les raisons annoncées :

Les directives européennes appliquent les directives du traité de Rome sur la liberté de circulation pour le personnel et d'établissement pour les entreprises.

Les vraies raisons : les autorisations (critères d'accès à la profession et à l'espace portuaire), les compensations et le self handling (les équipages des navires pouvant réaliser la manutention).

**La décentralisation :**

Pour les ports d'intérêt national, comme celui de St-Malo, Dominique BUSSEAU, le Ministre de Tutelle, a dit : « On semble s'acheminer vers une solution qui consisterait à confier leur gestion à des organismes de proximité, les départements ou les Régions, voire les deux associés, tout en ménageant la possibilité à l'Etat de conserver son rôle régalien. Il ne devrait pas y avoir de modèle imposé et chaque port devrait trouver, dans cette organisation, son système de fonctionnement à la carte.

Début septembre 2003, devant les présidents et directeurs généraux des CCI, lors de leur 7<sup>ème</sup> université d'été, Dominique BUSSEAU a tracé les grandes lignes de l'évolution des modes de gestion des aéroports et ports.

« D'ici 2006 interviendra aussi le transfert aux collectivités locales des ports d'intérêt national, de taille plus petite. Nouvelles autorités concédantes, les collectivités auront la possibilité de changer de gestionnaire.

**Plus de sécurité pour les navires :**

L'OMI (l'Organisation Maritime Internationale), qui regroupe 162 pays, a voulu répondre aux attentats du 11 septembre 2001 et à l'augmentation de la menace terroriste dans le monde en général.

Les mesures concernent les navires de commerce d'un tonnage supérieur à 500 tonneaux : cargos, pétroliers, porte-conteneurs, minéraliers, vraquiers mais aussi paquebots effectuant des liaisons internationales.

- Signalisation automatique de chaque navire par satellite (identification et localisation)
- Fiche synoptique de chaque navire avec données et historique d'affrètement et de réparations.

- Carte d'identité par l'OMI infalsifiable pour chaque membre d'équipage.

La date butoir étant décembre 2004, il est prévu, dans un deuxième train de mesure, d'évaluer les risques potentiels ou réels pour ces ports avec un plan de sûreté avec plusieurs volets : chaque navire devra présenter un certificat de sûreté attribué par le pays dont il battra pavillon ; chaque armement et chaque port devront avoir leur agent de sûreté portuaire ; chaque commandant de navire devra pouvoir présenter, à la demande, un certificat de sûreté, sorte de contrat moral assurant que le bâtiment peut pénétrer dans un port sans constituer un danger. Dans les ports, ensuite, 3 niveaux de sûreté sont prévus :

- Normal et permanent
- Risque potentiel mais pas défini
- Risque plus que probable, menace réelle et ciblée (sécurité maximale)

### **Le rapport RICHEMONT :**

Deux catégories de propositions :

- Accroître la compétitivité du pavillon français (propositions assez largement acceptées par les Armateurs).

Pour le deuxième point :

- Cabotage maritimes : pour limiter la croissance du transport routier.

### **Construction navale, septembre 2003 :**

Suivant la presse, Alstom devrait être remplacée par les Chantiers François ALLAIS de Dieppe que j'avais invités ce soir. Son emploi du temps ne permettait pas de concilier ce rendez-vous.

Je voudrais également saluer la nomination d'un de nos membres, Sylvain MONTELS, gérant de la société ABN, à la présidence de la nouvelle association, **Saint-Malo Construction et Réparation Navale.**

### **Avant-Port et Transmanche :**

#### **La mauvaise nouvelle de la journée,**

#### **DEPOT DE BILAN DE EMERAUDE LINES :**

Biensûr, cette société faisait partie de notre association. Après Alstom, ce sont encore des mutations à venir. Je reste persuadé que le marché exploité par Emeraude Lines pourra exister et qu'il y aura un avenir et une réponse pour assurer la continuité du service au client. Je reste résolument optimiste.

### **Je veux vous lire rapidement un extrait de Ouest-France du 17 mai 2003.**

Conforter sa place dans le Transmanche et développer le trafic Croisière, assurer la diversification, développer l'accueil des entreprises et le pôle navires rapides. Le cahier des charges que se fixe la CCI est draconien : « Ne pas avoir deux réclamations clients pour la même cause. Avoir un taux de satisfaction clients au moins égal à 95%. Avoir moins de 10 jours de panne d'équipement par an ». Parallèlement à ces bonnes résolutions, trois grands projets sont inscrits au contrat de plan état-région : la réhabilitation et l'aménagement de la gare maritime, l'allongement de 120 ml d'un des quais dédiés au transport de marchandises et le

remplacement du poste car-ferries n°1. Quant à l'outillage, un effort de 13 millions d'euros sera partagé entre l'Europe et le syndicat mixte du pays du Cotentin et la CCI.

**Vous venez peut-être de le comprendre, il s'agit des projets du port de Cherbourg.**

Mais je crois savoir que la CCI de Saint-Malo doit nous présenter, dans quelques jours, un projet structurant qui n'aura pas à rougir face aux projets de Cherbourg.

Jacques VIDEMENT et Paul RENAULT, présents dans l'assemblée, nous précisent que les éléments seront communiqués lors de la prochaine commission de port de la CCI début de semaine 41.

Autre projet structurant,

**Infrastructures : le projet de la gare de St Malo**

Présenté au mois de mai 2003 : 2 h 50 entre Paris et St Malo en 2005.

Des nouvelles voies : une voie reliant Moka à Marville sera créée. Ce nouvel itinéraire entre le nord et le sud devrait permettre de diminuer le trafic sur les boulevards des Talards et de la République, surtout quand les ponts mobiles de l'avenue Louis Martin sont fermés.

**Tourisme :**

L'union des acteurs du tourisme de Bretagne et Jean-Marc LE CAROUR, son Président, souhaitent lancer une enquête sur le poids économique du tourisme en Bretagne. « On sait, bien sûr, quelle est l'activité hôtelière, mais nous ne savons pas où s'arrête l'activité touristique. Quand nous le saurons, nous pourrions bâtir un schéma de développement ». Ce regroupement pourrait également servir dans le mouvement de décentralisation en cours. « La décentralisation est une chose trop sérieuse pour la laisser aux politiques ». Notamment pour mettre en place une politique de formation permettant à une même personne d'occuper des fonctions différentes au fil de l'année.

Comité Départemental du Tourisme d'Ille-et-Villaine et de Haute Bretagne, présidé par Jean-Francis RICHEUX :

De janvier à mai : baisse par rapport à l'année dernière.

Bon mois de juin et bilan mitigé en juillet.

Une évolution dans les pics de fréquentation (avant : du 14/7 au 15/8, aujourd'hui : à partir du 1/8). Des séjours organisés au dernier moment.

Un bon mois d'août.

**Lié au tourisme, le stationnement : la foire d'empoigne**

Nous devons également être force de proposition dans ce domaine. J'ai d'ailleurs reçu une proposition innovante sur le sujet.

**Economie : juin 2003**

Cap-Malo a décidé d'exonérer sa part de taxe sur l'outillage, les équipements et installations spécifiques de manutention portuaire, exploités par les entreprises de manutention dans le cadre du port de commerce et de pêche.

**Les avis du conseil de développement du pays de St Malo janvier 2003 :**

Quelques extraits

Renforcer les activités du port : Plate-forme logistique en arrière du port en question.

Le problème : le coût du brouettage.

L'accent devrait être mis sur le réaménagement du port en vue d'optimiser l'outil.

Développer l'offre touristique d'une manière générale.

En tant que Président de l'Union Maritime, j'assiste au conseil et participe à la commission 1 qui s'occupe de l'économie, des infrastructures et de l'aménagement du territoire.

**Les actions de l'Union Maritime :**

- Prospection de nouveaux membres.
- Actions pour contenir les mouvements sociaux : juin 2003  
L'Union Maritime a fait un constat de blocage du port le 4/6/2003  
Courrier à Monsieur le sous-préfet, Henri DUHALDEBORDE, le 12 juin 2003 pour le remercier pour ses différentes interventions.
- 26 juin : réunion de l'Union Maritime pour le lancement du projet St Malo 2015 avec une nombreuse assemblée.
- Pour information fin septembre : Jean-Luc WINTER a assisté au conseil de développement du pays de St Malo. (Commission infrastructure)
- Pour l'Assemblée Commerciale du Pilotage du Port de St Malo, nous avons proposé, au Préfet de Région, les candidats suivants, pour un mandat de 3 ans :

**Représentants armateurs du port extérieur**

- Titulaire : C. FABRY (B.A.I.)
- Suppléant : F. WAKEFIELD (CONDOR FERRIES)

**Représentants armateurs du port intérieur**

- Titulaire : C. DELAMARE (S.D.V./S.M.G.)
- Suppléant : P. BAHUON (A.M.B.)

**Représentants des usagers**

- Titulaire : D. CADIOU (U.L.I.M.)
- Suppléant : J-L. WINTER (U.M.S.M.)
  
- Titulaire : J-Y. LETENNEUR (EMERAUDE LINES)
- Suppléant : M. DESMOT (MORVAN Fils TRANSIT)

Nous avons également

. fait plusieurs courriers à la région, et à la Mairie de St-Malo, pour les informer de notre démarche,

## **Compte-rendu de la réunion de l'Union Maritime de Saint-Malo du jeudi 2 octobre 2003**

- . communiqué, au Conseil Général, notre intérêt à la construction de la plate-forme logistique de Châteaubourg,
- . apporté notre soutien à la démarche d'évolution des Dépôts de Pétrole Côtiers, M. COMBOT, pour mieux accueillir leur produit et ainsi augmenter le volume des importations apportant des ressources non négligeables à la CCI pour ses projets d'avenir.

Ce rapport n'est pas exhaustif, mais a pour objectif de vous informer d'une manière globale. Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Luc WINTER passe ensuite la parole à Jean-Jacques SIBERT pour le rapport financier et l'état des cotisations.

Extrait des pièces ci-après.

Jean-Luc WINTER remercie Jean-Jacques qui a été, une de fois de plus, à la hauteur du sujet.

A l'issue de ces interventions, l'assemblée valide les deux rapports et maintient le niveau des cotisations pour l'année suivante.

Jean-Luc WINTER propose ensuite de passer à l'intervention de Christian FAUVEL, sur les travaux des écluses de St Malo.

Vous trouverez en annexe une documentation qui reprend quelques éléments.

**Jean-Luc WINTER réitère ses sincères remerciements pour la présentation fort intéressante et détaillée de M. FAUVEL, mais aussi pour la réussite de ces travaux qui ont été spectaculaires. Merci de la part de l'assemblée et de tous les membres de l'Union, et merci également aux généreux donateurs.**

**Nous passons à la mise en place du projet Saint-Malo 2015 :**

Voir dossier ci-joint.

La réunion s'est terminée vers 20 h,  
avec les remerciements du Président et un verre de l'amitié.