

**Etaient présents :**

M. LETENNEUR (Emeraude Lines) - M. BOUVIER (Pinault/Silverwood) - M. GEILLE (Pilotage du Port) - Mme LEGUEN (Védior Bis) - Mme RONDEL (B.A.I.) - M. ORVEILLON (Crédit Maritime Mutuel) - M. VIDEMENT (Morvan Fils Transit) - M. DELAMARE (SMG) – M. MONTELS (ABN + Association Saint-Malo Construction et Réparation Navale) - M. LEMARCHAND (Chantier Naval de la Landriais), M. BELLOIR (Salins du Midi) - Mme PODEUR (Ets Morgère) - M. Ph. BESSEC (Chaussures Bessec) - M. CADIOU (Timac) - M. LOUVIGNE (SNBSM) - M. FREDOUET (Université Rennes 1) - M. LENABOUR (Arcoma) - M. LEGALL (Chatelais et Le Gall) - M. QUATREVAUX (Manpower) - M. OLIVRY (Cooperl) - M. BARBEROUSSE (SORESPI) - M. CHOLLET (Vidange des 3 Villes) - M. FROSTIN (Ets Le Guével).

Et bien sûr, votre Président : Jean-Luc WINTER (Agence Maritime de Bretagne).

**Se sont excusés :**

M. LEGRAIN (Ets Leseur) – M. LE ROUILLE (SNSM) - Paul RENAULT - M. CARRIC (Taxi Carric).

\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*=\*\*

Mesdames, Messieurs,  
Et chers adhérents de L'Union Maritime de Saint-Malo.

Je vous souhaite la bienvenue, mais je veux également vous remercier pour votre présence ce soir.

C'est la Chambre de Commerce du Pays de Saint-Malo, qui, une fois de plus, nous héberge dans ses locaux. Je tiens donc à les en remercier.

Avant de démarrer la réunion de ce soir, je souhaite re-situer le cadre du travail en commission que nous avons validé lors de notre dernière assemblée générale du 2 octobre 2003.

L'ensemble des travaux que nous débutons aujourd'hui se place résolument dans une dynamique qui souhaite le développement des 7 activités du port de Saint-Malo. Pour mémoire : port de commerce, avant-port/transmanche, construction et réparation navale, pêche, plaisance, croisière et tourisme/événements.

Nos réflexions et nos actions seront basées sur les attentes du terrain et spécifiquement alimentées par les membres ou amis de l'Union Maritime de Saint-Malo.

Les actions engagées sur le projet Saint-Malo 2015, lors de notre première réunion le 26 juin de cette année dans cette même salle, sous la présidence d'honneur du sous-préfet Henri DUHALDEBORDE, viennent en complément des travaux engagés par les différentes autorités de tutelle du port.

Cette commission que nous avons dénommée « INDUSTRIE » regroupe, comme vous pouvez le lire sur le tableau, le port de commerce (et plus précisément les activités dans les bassins intérieurs), l'avant-port et l'activité transmanche, l'activité chantier naval (qui regroupe la construction et la réparation navale) et enfin, la pêche.

La prochaine commission dénommée « TERTIAIRE » se déroulera le 5 novembre dans cette même salle. Elle regroupera : les activités touristiques avec les événements, mais aussi la plaisance et l'activité croisière, qui, je crois savoir, aura vu escaler à Saint-Malo une quarantaine de bateaux de croisière cette année.

Je vous rappelle également que nous souhaitons fournir, à travers nos travaux, un cahier des charges des besoins dans le cadre d'une vision pour les années 2015. Ce document, nous le remettrons à la fois aux décideurs politiques et économiques.

Les 5 étapes pour constituer ce document, vous les voyez sur l'écran.

En premier lieu,  
Une projection des flux et des évolutions que nous avons observés. J'ai, pour cela, essayé de retrouver quelques informations qui permettront de structurer le débat et faire comprendre à chacun les contraintes et les perspectives de chaque activité.

J'ai également proposé cette méthode d'approche, parce que je constate souvent un déficit de communication qui existe sur les différentes activités du port, à la fois dans la connaissance et la compréhension entre les activités, mais aussi vers l'extérieur du port. Malheureusement, le relais médiatique se fait trop souvent à travers les faits divers. Je profite de l'occasion pour remercier la presse locale à travers le journal Ouest-France par Lionel CABIOCH, et le Pays Malouin, il sont des relais importants pour valoriser les acteurs et la dynamique du poumon économique de Saint-Malo, c'est-à-dire son port.

Je souhaite analyser, avec vous, quelques études qui ont été réalisées ces dernières années. Nous n'aurons pas le temps d'aller dans le détail, mais cela nous permettra d'avoir un éclairage et un recul différent.

En dernière étape, pour aujourd'hui, je souhaite que nous puissions décrire les besoins en infrastructure de chaque activité.

Pour la charte d'utilisation avec ses priorités, nous réservons ce travail pour une prochaine rencontre. Nous croiserons aussi tous les éléments que nous avons recueillis lors de notre rencontre du 26 juin.

Je vous donne deux exemples qui ont été abordés le 26 juin :

**Si je prends le port de commerce :**

- Augmenter le linéaire de quais ferait partie des infrastructures.
- Améliorer la propreté des quais pour rentrer dans le cercle vertueux de la traçabilité fait partie de la charte d'utilisation.

**Pour la plaisance :**

- Trouver des solutions novatrices pour développer les capacités d'accueil : c'est de l'infrastructure.
- Améliorer la propreté des bassins et prendre mieux en compte les attentes des clients, c'est probablement plus de l'organisation que de l'infrastructure et, comme le disait Bob ESCOFFIER le 26 juin, les solutions ne se traduisent pas uniquement par de nouveaux moyens financiers. Mais je rentre là dans le débat de notre prochaine commission du 5 novembre.

Les étapes 4 et 5, respectivement, :

L'interaction entre les activités et le plan de circulation et enfin la rédaction du cahier des charges seront pris en charge par le bureau de l'Union Maritime.

A de nombreuses reprises, j'ai évoqué le plan de circulation. Nous informons en permanence la ville et la DDE sur l'avancement de nos travaux.

Pourquoi cette démarche ?

Comme on peut l'espérer, un développement du fret marchandise est plus que probable dans les années à venir. On ne peut donc pas doubler le nombre de camions sans trouver des solutions en surfaces, mais aussi pour faire sortir les camions de Saint-Malo, sans nuire à l'activité locale et à la qualité de vie de Saint-Malo qui sont des atouts essentiels pour le développement du tourisme.

Mais je reviendrai sur ce point dans quelques instants lorsque j'évoquerai la charte de notre projet.

Un projet final vous sera fourni qui fera l'objet d'une dernière réunion en commun avant la présentation officielle.

Nous avons la volonté d'aboutir pour fin d'année 2003 ou tout début 2004. Comme vous le voyez, nous affichons une ambition certaine, mais je crois que cela vaut la peine de s'investir. Nous ne pouvons pas seulement rester des spectateurs, ou commenter les projets, voire critiquer les décisions. Nous devons être force de propositions même si cela doit, dans certains cas, déranger quelques habitudes, mais en évitant toute polémique inutile.

Pour guider nos travaux et hiérarchiser les priorités, le bureau a aussi travaillé sur une charte pour cadrer à la fois notre projet, mais aussi permettre au Président de prendre position dans le cas d'événements en relation avec les activités et les évolutions du port de St Malo.

Les 3 pistes que nous avons déterminées, pour l'instant, sont les suivantes :

- **Favoriser l'emploi industriel et tertiaire, je souligne durable.**
- **Développer prioritairement les activités à valeurs ajoutées.**
- **Respecter la qualité de vie et l'environnement.**

Mais en tout état de cause, mon équipe reste à votre écoute pour prendre note de vos suggestions dans les semaines à venir et, ainsi, construire cette charte, qui sera pour moi un instrument de référence pour nos actions futures et notre communication.

Passons donc maintenant à la première étape.

J'ai donc choisi de commencer par **le port de commerce** (que je connais plus pour le moment que les autres mais, moi aussi, je souhaite, à travers ces débats, comprendre et apprendre).

Le port de commerce est principalement concentré dans les bassins intérieurs et plus particulièrement dans les bassins VAUBAN et JACQUES CARTIER, mais aussi dans une partie des bassins DUGUAY-TROUIN et BOUVET.

Quelques informations pour comprendre les enjeux :

- L'unité de mesure est la tonne. C'est ainsi que le port a vu passer 1.579.000 tonnes en 2002. Ce chiffre représente 76% du poids du tonnage portuaire.
- Il faut également noter que les contraintes de la logistique terrestre limite la zone de chalandise ou l'hinterland du port à une heure de route d'un camion pour la plupart des produits, surtout pour les produits à faible valeur et spécifiquement à St Malo, les matières premières. On peut donc limiter ce

territoire aux villes d'Avranches, Vitré/Châteaubourg/Rennes et Lamballe, à l'Ouest.

- Autre élément essentiel : l'écluse. Elle ne permet l'entrée des bateaux de marchandises que jusqu'à 150 ml de long, 21 ml de large et avec un tirant d'eau de 8,5 ml. C'est déjà pas mal, mais cela veut aussi dire que par la massification pour faire baisser les coûts, certains bateaux ne viennent plus à St Malo parce que leur taille dépasse les dimensions citées. Mais rassurez-vous, ces dimensions permettent de répondre à la plupart des trafics par rapport à la situation de St Malo proche d'une ville moyenne.
- Les produits sont souvent des matières premières sous forme de vrac, liquide, sacs ou colis (exemple pour le bois).
- 88% du tonnage est importé.
- 55% des produits sont transformés dans l'hinterland et amènent donc une valeur ajoutée pour le secteur. Si on met en relation notre charte de développement, c'est là que nous devons faire des efforts. Les produits transformés apportent de la main d'œuvre, sachant que la transformation peut aussi être en logistique du groupage/dégroupage.
- 80% du trafic est captif, c'est à la fois positif, c'est-à-dire que les entreprises garantissent un certain tonnage, notamment par l'implantation de leurs outils de production, mais ce trafic captif est aussi un risque si le nombre de ces clients est limité, et c'est le cas pour le port de St Malo. En effet, des décisions stratégiques de ces clients peuvent mettre en péril les équilibres financiers du port. Je crois savoir que les principaux clients n'ont pas d'intention de démantèlement mais plus de développement ; c'est là un point essentiel pour la dynamique du port intérieur, parce qu'elle permet des investissements améliorant la productivité qui est, avec les nouvelles technologies, le binôme d'un développement économique durable.

Quelques commentaires pour terminer :

On peut noter l'absence de certaines activités fortement présentes en Bretagne. Ne citons que quelques exemples : l'automobile, l'électronique, la confection, la filière légumes et les produits laitiers.

Un point important : le pôle industriel de Rennes n'utilise pratiquement pas le port de St Malo. Ce sont Le Havre et Nantes/Montoir qui concentrent les activités portuaires de cette zone qui fait partie de notre zone de chalandise. C'est donc un potentiel de développement très important qui est à nos portes. C'est aussi une réflexion qui doit exister entre les chambres de commerce pour utiliser toutes les synergies.

Pour la bonne compréhension, il faut également savoir que chaque rupture de charge doit faire l'objet d'une plus-value pour la rentabiliser, soit par une transformation (c'est l'exemple de la Timac), ou de service, par un travail de marquage ou d'identification, par exemple.

Le transport maritime de courte distance est un atout que l'on doit pouvoir développer. Il faut impérativement que le coût du processus de passage portuaire soit compétitif, mais aussi créer, avec des filières, un partenariat incluant l'ensemble de la chaîne logistique. Concrètement, cela veut dire une réflexion, mais aussi des engagements de l'ensemble d'une activité, incluant le producteur, le logisticien et le client.

Pour illustrer mon propos, je veux vous donner un exemple simple :

Jusqu'en 1997, mon entreprise participait à l'exportation de viande congelée à destination de la Russie vers le port de St Petersburg.

Le prix de la prestation de chargement du bateau était de 60 euros de la tonne. L'Irlande a repris une partie de ce trafic depuis, parce le même travail était réalisé pour 20 euros la tonne, soit 3 fois moins cher.

En plus, aujourd'hui, avec la concurrence de la route, les chauffeurs des pays de l'Est font un dumping sur le prix. Pour continuer l'exemple, le porte à porte avec un camion est aujourd'hui de 150 euros de la tonne.

Vous avez en mémoire le prix du chargement, il coûtait 60 euros, sans le transport et le déchargement à St Petersburg. De plus, la souplesse du camion limite le risque de trafic sur des grandes quantités (je veux parler de la Mafia locale).

C'est un exemple pour comprendre les contraintes et les évolutions de la logistique.

Passons à quelques chiffres. Vous voyez quelques chiffres qui sont extraits des statistiques annuelles de la DDE pour l'année 2002 (voir document joint).

Vous noterez que les engrais regroupent 50% du tonnage, dont 90% environ réalisés par la TIMAC. Ce sont ensuite, les produits chimiques, le bois et les produits pétroliers qui sont les trafics les plus importants.

Vous voyez maintenant les chiffres dans le détail avec quelques explications (voir document joint).

Suivant les natures de produits, pouvons-nous faire quelques projections d'évolution ? La parole est à la salle.

#### **M. OLIVRY de la COOPERL**

nous indique une évolution probable du marché des aliments du bétail en fonction de l'évolution de la politique agricole. Il précise que ce type de marché de cabotage est très dépendant des évolutions de prix de la matière première. Avec toute la prudence nécessaire, il pronostique une certaine stabilité.

#### **M. BOUVIER de PINAULT/SILVERWOOD**

pense qu'une progression reste possible. Le développement de la transformation représente aujourd'hui des pistes sérieuses avec des marchés en expansion. Il nous a cité le marché de la piscine. Une progression de 50.000 m3 est possible si des moyens adaptés peuvent être mis en place.

#### **M. WINTER prend la parole sur le pétrole :**

Une étude est actuellement en cours qui devrait pouvoir fidéliser le trafic, voire même l'augmenter. Des investissements très importants sont prévus par les Dépôts de Pétrole Côtiers. Cela ne sera possible que si les études, les problèmes de sécurité et les autorisations administratives sont favorables. Cette activité (et surtout son développement) est un centre de profit important pour la CCI.

La ferraille est une niche très conjoncturelle et les minerais se trouvent dans une perspective de stabilité.

**M. DELAMARE pour SMG**

estime que le granit ne connaîtra plus de développement.

**M. WINTER** explique que c'est un exemple de la mondialisation. Le port de St Malo a eu récemment une demande pour le déchargement de pavés en provenance de Chine pour le chantier de Combours. Ce sont des granits en moins qui seront transformés en France, même si tous les granits ne sont pas transformés en pavés.

**M. DELAMARE pour SMG**

précise que l'enrochement restera un marché ponctuel.

Pour les engrais :

**M. LEGRAIN de la société LESEUR de Rennes** nous a fait savoir qu'il prévoyait une certaine stabilité.

**M. CADIOU de la TIMAC** confirme cette tendance. Il nous précise que des pistes sérieuses devraient augmenter les exports d'une manière significative.

**Nous passons ensuite à l'Avant-Port.**

L'outil de mesure est à la fois le nombre de passagers, le nombre de véhicules, mais aussi le tonnage pour les marchandises.

La zone de chalandise est : Nord/Sud. Vous avez compris, avec mon exemple sur la viande congelée, que les grands flux de logistique terrestre, je précise non spécialisée, ne sont pas vers l'Est, avec la concurrence des nouveaux arrivants de la « nouvelle Europe », comme l'on dit maintenant.

L'axe de développement pour le port de Saint-Malo est donc : Irlande / Angleterre / Bretagne / Espagne / Portugal / Maroc.

Une des contraintes, actuellement, sont les rampes qui ne sont probablement pas assez développées, mais cela fera partie du débat sur les infrastructures.

Les types de produits sont les véhicules roulants ou les conteneurs.

Les types d'activité : le tourisme et la logistique de passage.

Enfin 55% du tonnage est exporté.

**M. VIDEMENT pour les Ets MORVAN**

est très surpris par ce chiffre.

**M. WINTER** confirme que les chiffres ont été vérifiés et proviennent de la DDE. (Vérifications : page 4 des statistiques DDE, rubrique répartition par nature –9- VEHICULE ET OBJETS MANUFACTURES – Entrées : 255.315 et sorties : 311.369 sur un total de 566.684).

On peut aussi ajouter que les points forts de ce type d'activité sont la fréquence, la régularité, mais aussi la disponibilité des infrastructures.

Vous voyez, sur un premier tableau, les statistiques de la DDE avec un point fort pour les voitures et camping-cars et ensuite la marchandise.

Pour évoquer les évolutions et les tendances, j'ai choisi les statistiques de la CCI à fin septembre 2003 en année glissante.

Je veux aussi vous relater mon entretien avec Pierre LEGRAS, responsable de la société EMERAUDE LINES.

Cette rencontre, à mon initiative, je l'ai souhaitée pour deux raisons :

- C'est un membre de l'Union Maritime.
- La presse a fait état, depuis quelques jours, sur le manque de soutien de St Malo. J'ai donc eu mauvaise conscience et j'ai donc souhaité mieux comprendre la situation de son entreprise.

Je précise pour autant que l'Union Maritime n'a pas vocation d'interférer dans les évolutions des entreprises et la libre concurrence.

J'ai rencontré, lundi matin, un dirigeant d'entreprise qui n'a pas l'intention de baisser les bras et qui est en discussion très active avec deux investisseurs pour essayer de redresser la situation.

J'ai constaté avec M. LEGRAS que malgré une offre de service plus riche depuis le printemps 2003, globalement, le trafic avec les Iles Anglo-Normandes n'a pas connu à fin septembre en année glissante une augmentation de nombre de passagers significative (+0.12%).

Le commentaire que je souhaite faire pour ma part :

Je trouverais dommage qu'une marque commerciale disparaisse ; c'est à la fois la disparition d'une mémoire d'entreprise et d'un savoir-faire.

Mais c'est aussi à Jersey de réfléchir au cahier des charges nécessaire pour sa desserte et son évolution. Sans vouloir donner des leçons, c'est probablement un équilibre entre un bon service au bon prix, mais surtout sur le long terme.

J'ai également invité la société BAI, qui n'est pas adhérente de notre association. Je crois savoir que son Directeur Général, M. MARAVAL, a un emploi du temps très chargé pour des raisons de clôture d'exercice.

Il m'a donc adressé, ce matin, un fax pour me confirmer que notre démarche l'intéresse et a délégué Véronique RONDEL pour assister à la réunion de ce soir. Je tiens à la remercier pour sa présence.

Passons aux chiffres : (voir document joint)

**M. VIDEMENT pour les Ets MORVAN**

nous précise que l'on peut pas interpréter les chiffres à l'état brut. Il pense que les évolutions sur les Iles Anglo-Normandes sont plus importantes et se retrouvent dans plusieurs rubriques.

**Mme RONDEL pour la BAI**

précise également que la saison a connu une baisse en passagers. Toutes les causes non pas encore été analysées, mais le bon climat en Angleterre a eu un effet négatif sur les traversées pour les passagers et les véhicules. Par effet de vase communicant, cela a fait augmenter les marchandises.

**M. CADIOU, vice-président de l'Union Maritime,** pense que c'est aussi un indicateur de marché potentiel.

**Jean-Luc WINTER** pose la question si les low-costs ne concurrencent pas les ferries.

**Mme RONDEL** pense que c'est un phénomène marginal.

Pour les évolutions :

Il semble que les différents pronostiques laissent apparaître une progression globale dans les années à venir. Il semble aussi que la partie marchandise verra un développement plus significatif. Des moyens supplémentaires sont budgétisés par les compagnies pour répondre à ces évolutions. Cela demandera aussi une adaptation des moyens d'accueil au niveau local.

Merci pour ces informations et ce débat très instructif.

**Passons maintenant au chantier naval.**

J'ai demandé au nouveau Président de l'Association Saint-Malo Construction et Réparation Navale, **Sylvain MONTELS**, d'intervenir sur le sujet.

**M. MONTELS prend la parole :**

En ce qui concerne la construction navale, l'Asie et certains pays de l'Est représentent une concurrence très importante et durable.

Pourtant, les atouts de St Malo sont certains, par sa position géographique, par les bassins à flot, mais aussi et surtout, par la compétence. Il faut accompagner ces possibilités par une volonté de développement avec l'ensemble des acteurs portuaires.

Les pistes sont concrètes, particulièrement pour la réparation navale. Il existe une interdépendance avec les autres activités de pêche, de plaisance et des ferries.

La mise dans le domaine public de la cale sèche d'Alstom permettra une utilisation multi-services.

Par rapport à la débarque de poissons, les ressources diminuant et les zones de pêche s'éloignant vers l'Ouest, il est certain que les bateaux ne viendront plus à St-Malo pour la débarque, donc, il n'y aura plus de demande de réparations. Pourtant, le marché de la réparation existe réellement puisque la flotte vieillit de plus en plus. Il faut donc mettre en évidence tous les atouts de St-Malo pour que les réparations s'y fassent. On voit de plus en plus que certains ports proches, à travers les pouvoirs consulaires et politiques, donnent un soutien à cette activité. Il faut que le port de St Malo en fasse de même pour renforcer son image sur ce point. Si St-Malo ne réagit pas, la réparation navale disparaîtra.

**M. WINTER :**

Merci pour tous ces éléments, je suis persuadé que là où il y a une volonté, il y a un chemin ou, en l'occurrence, une nouvelle dynamique pour les chantiers navals.

**Mme PODEUR des Ets MORGERE**

fait remarqué à M. WINTER que ce type de discours est trop facile.

(M. WINTER pense que Mme PODEUR voulait lui faire comprendre qu'il faut éviter la démagogie : message bien reçu).

**C'est le tour de la pêche.**

J'ai repris les informations que j'ai trouvées dans l'étude d'impact du Propeller's Club de St Malo. Je veux aussi saluer la qualité de ce travail et saluer les membres présents ce soir (voir document ci-joint).

J'ai demandé à M. LENABOUR de nous expliquer les évolutions de ce métier présent à St Malo depuis de nombreuses années et qui doit le rester, malgré les évolutions pas toujours voulues mais subies ces dernières années.

**M. LENABOUR prend la parole :**

Il nous explique le détail des 3 types de pêche (industrielle, hauturière et côtière) et leurs évolutions. Il nous précise les armements présents (Hamon : 3 bateaux et Arcoma : 7 bateaux) et le type de bateaux.

Des évolutions dans ce domaine sont inéluctables. La fin des aides constituera une nouvelle étape dans le démantèlement, mais aussi le vieillissement de la flotte. Il regrette que les pêcheurs ne puissent pas bénéficier, dans leur métier, d'outils modernes et performants.

La diminution des quotas, la baisse des ressources et du nombre de jours de mer influent également sur les évolutions.

L'évolution de la pêche aura également un impact sur la réparation navale.

Merci à M. LENABOUR.

J'avais également invité M. SOISSON de la Comapêche, qui n'a pas pu se libérer ce soir.

Deuxième étape de ce soir :

J'ai souhaité, avec le bureau, passer en revue les études réalisées ces dernières années. Vous en voyez, en ce moment, la liste sur le tableau projeté.

Je vous propose de prendre en revue ces études, mais pour changer les habitudes, nous commencerons par la fin.

### **SCHEMA DIRECTEUR DE LA CCI**

La chambre de commerce de Saint-Malo a mis en chantier, au printemps 2003, la mise à jour du schéma directeur du port. Après la présentation dans la commission du port du 7/10/2003, j'ai demandé au Directeur Général de la CCI de bien vouloir nous adresser une copie de cette présentation.

J'avais précisé, dans mon courriel que vous voyez projeté, que je souhaitais que notre association puisse se saisir de ce document pour y apporter sa contribution.

M. CHARPY m'a répondu en ces termes :

*« Nous avons bien évidemment l'intention de vous faire parvenir l'étude d'actualisation du schéma portuaire, mais dans sa version définitive une fois validée (ou amendée) suite à la commission du port du 7 octobre et l'AG du 13 novembre ».*

Fin de citation.

La salle est interrogative ! Et pose la question : à quoi sert l'Union Maritime si la Chambre de Commerce ne l'accepte pas en interlocuteur ?

M. WINTER regrette que nous puissions débattre ce soir sur cette étude, qui lui semble très intéressante. En tout état de cause, nous apporterons, comme nous nous y étions engagés, nos débats et nos conclusions à la CCI en toute transparence, mais aussi aux autorités locales, départementales et régionales. Nous nous situons volontairement dans une démarche positive et contributive.

M. WINTER s'engage aussi à faire passer le message d'une certaine incompréhension !

### **Plate-forme de Châteaubourg**

Les collectivités territoriales et organismes consulaires de la région de Rennes ont décidé d'investir 40 millions d'euros pour construire une plate-forme multimodale aux portes de la Bretagne, près de Vitry, sur la commune de Châteaubourg.

Comme vous le savez, je communique l'ensemble de nos travaux à la mairie de St Malo, au département, à la région, mais aussi à la sous-préfecture, à la DDE et à la CCI de St Malo et de Rennes.

C'est dans ce cadre que le département a pris contact avec moi pour évoquer la possibilité que St Malo puisse être la porte maritime de cette plate-forme.

Je rencontre les responsables du projet avant la fin du mois.

TGV et parkings sont des dossiers qui concernent plus particulièrement la commission TERTIAIRE. Nous les évoquerons donc le 5 novembre dans cette même salle. Vous êtes bien sûr aussi invités, si vous souhaitez y participer.

Quelques membres de l'Union Maritime m'ont fait des propositions très constructives sur le sujet des parkings. Il semble qu'il faut séparer les attentes du tourisme des autres attentes et donc y répondre différemment.

### **Etude logistique :**

J'ai invité Charles-Henri FREDOUET, de l'Université de Rennes 1, pour nous apporter son éclairage, suite à l'excellente étude qu'il a réalisée avec l'accord de la CCI.

J'ai souhaité qu'il puisse intervenir sur les questions de rupture de charge, de Short-sea shipping ainsi que sur les nouvelles filières.

Malheureusement, j'ai limité son temps de parole, mais son étude est à votre disposition et peut vous apporter un angle neuf sur l'évolution de la logistique et du port de St Malo.

Je souhaite également qu'il puisse guider notre méthodologie de travail. Cela sera particulièrement important lorsque nous devrons faire des arbitrages.

### **Charte de la place portuaire :**

Je ne souhaite pas évoquer ce soir la charte de place portuaire et le contrat de plan pour éviter toute auto-censure.

Nous analyserons ces documents après notre travail de propositions.

Pour terminer et en forme de conclusion sur la partie analyse et études, je souhaite évoquer le document sur l'impact du port mis à jour en 2001 par le Propeller's Club.

J'avais demandé à Paul RENAULT de commenter cette étude. Malheureusement, des raisons personnelles ne lui permettent pas d'assister à cette réunion ce soir.

Cette étude réactualisée sur 2001, que je tiens à votre disposition, met en avant que le port génère de manière directe, indirecte ou induite plus de 3.000 emplois :

61 entreprises jusqu'à 10 salariés  
47 entreprises de 11 à 50 salariés  
14 entreprises entre 51 à 200 salariés  
et 1 entreprise de plus de 200 salariés,

le port de commerce avec l'avant-port représentant une majorité des effectifs pour l'instant.

### **Dernière étape de cette réunion :**

Je souhaite maintenant que nous puissions évoquer précisément vos attentes par secteur d'activité en terme d'infrastructure. Nous n'évoquerons ce soir que des têtes de chapitres.

### **PORT DE COMMERCE**

- Surfaces constructibles
- Linéaires de quais et terre-pleins
- Outils spécialisés
- Entretien des magasins et des quais

### **AVANT-PORT**

- Terre-pleins + rampes adaptées
- Espaces pour traiter les escales
- Alimentation en combustibles
- Adaptation gares maritimes (1 seule est utilisée)
- Cale sèche

### **CONSTRUCTION, REPARATION NAVALE avec plaisance**

- Linéaires de quais équipés (outils adaptés)
- Tarifs attractifs pour la réparation
- Slip-way non adapté, nécessité d'un roule-lève, plus une aire de réparation.
- Entretien cales sèches

M. WINTER pose la question sur l'utilisation de la cale sèche près de l'écluse : est-elle nécessaire ?

La réponse de la salle : évidemment qu'elle n'est pas souvent utilisée. Mais demain, si elle est transformée pour d'autres usages, la Comapêche devra aller ailleurs et cela fera encore un client de moins sur le port. C'est l'exemple type d'un démantèlement larvé.

### **PECHE**

- Linéaires de quais
- Equipement (eau, électricité...)
- Clôture (vol)

- Hygiène
- Zone de stockage

La crainte de fond des pêcheurs, c'est aujourd'hui que le bassin Bouvet devienne un port de plaisance.

**M. WINTER reprend la parole :**

Je reprendrai contact avec vous individuellement. Certains éléments demandent un éclairage plus important et en le replaçant par rapport à la collectivité.

Je précise que vous pouvez me faire parvenir, ou à mon assistante, vos autres attentes jusqu'au 5 novembre. Je prendrai personnellement contact avec les sociétés qui n'ont pas pu être présentes ce soir.

C'est un exercice difficile que nous avons fait ce soir, mais ce type de réunion a aussi un but d'information entre les activités pour améliorer la cohérence du port et engager une nouvelle dynamique.

Je vous encourage à poursuivre ces réflexions et nous apporter vos attentes sur de nouvelles infrastructures, mais aussi sur l'utilisation des infrastructures existantes.

Rien ne sert d'avoir des quais supplémentaires s'ils sont bloqués par du stockage. Rien ne sert d'avoir des outils s'ils sont sous utilisés ou trop chers.

Je vous invite au pot traditionnel, il doit être 20 h... et non, il est 20 h 40 !!!

\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\_\*\*