

Sommaire :

Le mot du Président

La vie du Cercle

Le dernier dîner(photos, conférencier, intervenants)

Rencontre/conférence d'octobre

Rencontre/conférence de novembre

Repas festif de Noël au Château de Castelneau

Courrier reçu

Actualité locale Maritime :

Le port de Bordeaux en crise

La pollution des paquebots

Le bateau de croisière le *World*

Actualité Maritime :

Le mythique passage du Nord-Est

Rubrique nautique :

Dernière nouvelle de la route du Rhum



La vie du Cercle

Les dîners/conférences

Compte rendu du dîner conférence du 28 septembre

Au dîner mensuel de septembre, le Cercle a inauguré l'invitation faite aux dames de participer à nos repas, invitation permanente, s'il était besoin de le rappeler. Elles ont été assez nombreuses pour y répondre, une petite quinzaine. Assez pour donner à notre réunion une allure plus conviviale et cette « normalité » a été d'une manière générale appréciée des participants.





Au cours de ce repas, notre invité d'honneur, monsieur **Bruno Dumas**, chargé de mission auprès du Conseil Economique, Environnemental et Social de la Région (CESER), nous a présenté une riche documentation et commenté à l'écran, le rapport de son administration sur l'état des ports de commerce de la région Aquitaine. A vrai dire cet état est calamiteux, particulièrement en ce qui concerne le port de Bordeaux.

Le ton en est donné par la synthèse du rapport en question qui s'ouvre sur un diagnostic explicite :

Outre le constat de certaines carences en matière de politique portuaire, la stagnation, voire le recul des trafics commerciaux et les difficultés croissantes des ports français n'ont pas trouvé de véritables solutions pérennes malgré les réformes portuaires successives impactant leur organisation et les réformes territoriales.

Le devoir de réserve de notre invité l'a empêché de s'étendre sur les dommages créés par les factions diverses qui ont bloqué plusieurs secteurs et surtout bénéficié au port de La Rochelle-La Palice. La réalité de quelques graphiques est particulièrement éloquente. On en trouvera ci-joint quelques exemples.

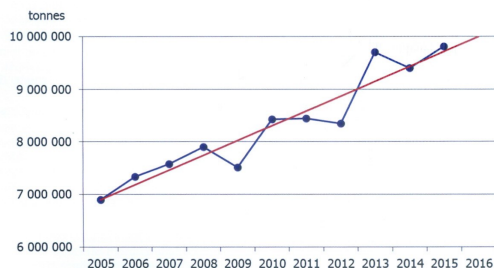
La Rochelle

Auparavant géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie, le port est devenu port autonome en 2006 puis Grand Port maritime en 2009. Le Grand Port Maritime de La Rochelle est le 7ème GPM français, il se classe également comme :

- 1er port européen pour l'importation de grumes
- 1er port français pour l'importation de produits forestiers et de pâtes à papier,
- 2ème port français pour l'exportation des céréales.

- Le trafic : son évolution et sa répartition :

9,8 millions de tonnes ont été traitées en 2015



BORDEAUX PORT ATLANTIQUE

Evolution des trafics



Avec 7 842 000 tonnes en 2016, le port de Bordeaux enregistre une baisse du trafic de 6,5 % par rapport à 2015 (essentiellement sur les céréales et les granulats) soit un recul de 543 000 tonnes. Le pic de trafic conteneurs de 2009 est dû aux exportations de bois suite à la tempête. 2013 correspond à l'arrêt de l'activité du port du Verdon.

Ces graphiques expriment clairement la faiblesse des transports maritimes de toute la façade atlantique française face à des liaisons terrestres démesurément dominantes, dans un contexte de commerce mondial en constante croissance mais exclusivement par le moyen des navires très gros porteurs.

Le mal aquitain ne réside pas uniquement dans la confusion des rapports entre partenaires qui est évidemment dommageable. Il est beaucoup plus profond si on en juge par la mise en évidence de quelques chiffres. Le tonnage total manipulé dans les deux grands ports de la région n'atteint péniblement que 17 millions de tonnes, avec seulement 7 millions pour Bordeaux. Le port du Havre dépassera cette année 73 millions, soit plus de dix fois plus que Bordeaux. Le tonnage total transporté dans le monde a été de près de 9 milliards de tonnes et reste en constante augmentation. Au vu de ces évaluations la question importante n'est peut-être pas de savoir qui l'emporte sur Bordeaux ou La Rochelle.

A la fin de la conférence un débat général a permis de donner à l'assistance quelques compléments d'information. En particulier, une intervention vigoureuse de Frank Laporte, universitaire et maire de Talais, a brillamment illustré ce climat de concurrence stériles et de jeux de pouvoir gravement destructeurs. En voici quelques extraits :



Le rachat de Delmas Vieljeux par CMA-CGM, au début des années 2000, entraîne la décision, par le nouveau propriétaire, d'abandonner le terminal du Verdon au profit de Bassens, réduisant le trafic au seul porte conteneur de MSC.

Parallèlement, la réforme portuaire d'esprit libéral, de 2008, a dissocié la fonction maritime, publique, de la fonction logistique et de manutention confiée au privé. Or, les équipements de manutention du Verdon, âgés d'une quarantaine d'années exigeaient un remplacement que le concessionnaire bordelais ne voulait pas assumer ...

Près de 10 Millions d'euros sont investis pour l'acquisition de 2 portiques reconditionnés, en provenance de la Spezzia, une dizaine de cavaliers pour la manutention des conteneurs et 2 locomotives diesel. Une trentaine de salariés sont recrutés. Les équipements sont en place dès la fin de l'année 2015....

Les tentatives d'exploitation provisoire par le port s'étant heurtées à l'opposition contentieuse de la Société bordelaise évincée du marché, une nouvelle procédure d'appel à concurrence a été lancée qui est actuellement en souffrance pour les mêmes raisons d'affrontement entre entreprises de manutention.

Entre temps, MSC a perdu patience et a décidé, purement et simplement d'abandonner Bordeaux...

Et pourtant, le Verdon, c'est un tirant d'eau de 12,50 m, 900 ha de foncier dont 200 ha immédiatement aménageables, une infrastructure ferroviaire réhabilitée et des Collectivités locales prêtes à s'engager.

Le texte intégral de la déclaration de Frank Laporte est disponible au secrétariat du Cercle.

Dans le Sud ouest du 22 octobre on trouve une description dramatique de la situation du port du Verdon. Le président de la SMPA qui en gère l'outillage, avait pour ambition d'atteindre un trafic annuel de 150.000 containers qui aurait généré 10 millions de chiffre d'affaire et créé 300 emplois directs ou indirects.

Le départ de MSC ruine cette perspective.

Le président de cette structure espère encore avoir des contacts utiles avec des compagnies danoises et chinoises. L'Information est incertaine. Tous les espoirs sont maintenant liés à une décision que doit prendre le Tribunal de Commerce le 30 novembre. Les portiques risquent alors d'être immobilisés pendant trois ou quatre ans, c'est-à-dire définitivement inservables.

Le dîner conférence du jeudi 25 octobre



L'intervenante sera madame Anne Soubeyrol, fille du professeur de droit maritime à l'Université de Bordeaux, bien connu de plusieurs membres du Cercle. Elle est présidente du Sport Nautique et de Plaisance du Havre, Vice présidente, en charge du sport nautique de la Ligue Nautique de Normandie, structure régionale de la Fédération française de voile. Elle traitera du sujet suivant : « **Faire de la voile au Havre** »

Le dîner conférence du jeudi 29 novembre

A préciser très prochainement

Repas festif de Noël au Château de Castelneau le samedi 15 décembre



Le transport sera organisé par autocar à partir des Quinconces. C'est à 20 km dans l'Entre-deux-mers.

Départ de Bordeaux à 11 h 00. Retour vers 19 h 00.

Le repas sera servi dans l'orangerie.

Les inscriptions doivent être déposées le plus tôt possible au secrétariat en raison du nombre limité de places admissibles.

Courrier reçu

Le Commandant Baju, vice président du Cercle a représenté le Cercle de la Marine, à la remise des prix par le YCF à Saint Tropez.



Le port de Bordeaux en crise

Le journal Sud-Ouest titre en première de son édition du 24 septembre dernier un cri d'alarme : « Qui peut sauver le port de Bordeaux ? ». C'est un constat de catastrophe qui est relayé depuis le début de l'été par un faisceau convergent de critiques, de témoignages, d'études accablants.

La récente décision du puissant armement international MSC de renoncer à la desserte du port aquitain semble avoir porté un coup fatal. Dans son édition du 29 septembre le quotidien Les Echos rapporte : *les mauvaises nouvelles s'accumulent pour une infrastructure dont dépendent environ 8.000 emplois mais qui voit son trafic inexorablement reculer depuis des années.*



La société BAT qui avait en charge le fonctionnement des portiques du terminal du Verdon a été placée en redressement judiciaire et ne peut plus assurer la maintenance des containers sur le terminal. Le port doit assurer lui-même ce service mais la reprise éventuelle des activités des portiques demeure aléatoire en raison du mauvais état du matériel.



Le journal **Le Marin** a consacré un numéro spécial à la situation des ports de L'Aquitaine. Quinze articles y ont ainsi traité de différents problèmes très généralement relatifs aux activités de pêche des ports de la région Aquitaine. Un seul article, le premier a pour titre : La Nouvelle Aquitaine face au défi de la régionalisation des ports. Le contenu de l'article est un peu décevant : on y lit « L'approche privilégiée par la collectivité territoriale a pris la forme d'un cluster installé le 6 février et se dénomination ne prête guère à équivoque : croissance bleue. Les objectifs sont ambitieux. Ce ne sont pas moins de 50 000 emplois que la région entend créer dans les filières maritimes.

Onze filières sont ensuite définies, pêche, ostréiculture, mais encore des secteurs émergents comme biotechnologies ou industries du nautisme. On ne trouve pas de traces de ce qu'on aurait pu imaginer dans les filières portuaires. Peut-être ne faut-il pas parler des choses qui fâchent. A moins que l'avenir de l'économie maritime ne soit plus ordinairement qu'il n'en paraît dans le développement de ces activités qui aujourd'hui ne nous paraissent que subsidiaires.

Actualité locale maritime

La pollution des paquebots à Bordeaux

« Nous avons réalisé deux mois de mesure en avril et mai derniers, les deux mois où l'on avait potentiellement le plus fort trafic de paquebots, explique **Agnès Hulin**, responsable du service études et modélisation chez **Atmo** Aquitaine.

Les résultats des mesures réalisées par la fédération Atmo Nouvelle-Aquitaine montrent que la pollution des paquebots est « marginale et négligeable »

« Le trafic des paquebots à Bordeaux est très limité, de l'ordre de 30 à 40 bateaux par an »



Les résidents du paquebot géant « The World » qui a fait escale à Bordeaux sont propriétaires de leur logement flottant, où ils peuvent vivre en sillonnant toutes les mers du monde.

En 1994, *Alessandro Barucco* raconte l'histoire du pianiste *Lemon Novecento*, né puis abandonné sur un paquebot, il devient pianiste de génie et acquiert une grande notoriété : il compose une musique étrange et magnifique, qui n'appartient qu'à lui : la musique de l'Océan dont l'écho se répand dans tous les ports. Il ne met jamais un pied à terre, c'est une fiction.

Quand « the World » fait escale à Bordeaux avec ses passagers de grand luxe qui vivent à l'année dans leurs somptueuses suites, quelques-unes valant plus 10 millions d'euros, ce n'est plus du tout une fiction, c'est une réalité vécue sur nos quais de Bordeaux.

Actualité nautique

Le mythique passage du Nord-Est



Le Venta, un porte-conteneurs du groupe danois Maersk est arrivé jeudi à Saint-Petersbourg après avoir franchi l'Arctique par le Nord depuis l'Extrême-orient russe, une première pour un navire de cette taille. Ce trajet a été rendu possible par le réchauffement climatique, ce dernier pourrait à terme révolutionner le fret mondial.

La route du Rhum

La Route du Rhum fêtera son 40^{ème} anniversaire à Saint-Malo cette année. Le *Pen Duick* sera présent pour l'occasion. Le navire, qui est en cours de restauration, a quitté le chantier du Guip, au port de Brest, par camion, ce lundi matin. Il rejoindra Saint-Malo dans la journée (avant de revenir à Brest pour la fin des travaux).



Les premiers bateaux sont arrivés à Saint-Malo

Avec l'avènement des plans porteurs, autrement appelés les foils, la course au large est entrée dans une autre dimension. Celle des bateaux volants. Ou l'art de naviguer au-dessus de l'eau, mu par la seule force du vent.

Le but est donc de faire sortir la ou les coques de l'eau. Les foils permettent de soulever les coques et réduisent ainsi la traînée hydrodynamique de 75 %.

