



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE 2009

DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DU PORT

PORT LA NOUVELLE

Table des matières

Partie 1. Synthèse de l'année	4
1 La vie du contrat	4
1.1. Les chiffres clés	4
1.2. Les faits marquants	4
1.3. Les avenants	5
2 Bilan et perspective	5
Partie 2. Economie de la délégation.....	10
1 Le compte annuel de résultat d'exploitation	10
1.1. Résultat Commerce, Pêche, Plaisance	10
1.2. Résultat consolidé	11
2 Le patrimoine du service délégué	12
2.1. Variation du patrimoine immobilier	12
2.2. Inventaire des biens.....	12
3 Le programme des travaux	13
3.1. Programme d'investissement.....	13
3.2. Programme de renouvellement.....	16
Partie 3. Compte rendu technique.....	16
1 Analyse de la qualité du service.....	16
2 Développement du commerce	21
2.1. Trafics portuaires – Dossiers travaillés	21
2.2. Trafics portuaires – Projets abandonnés.....	26
2.3. Suivi des dossiers précédents	26
2.4. Promotion – Salon – Médias	28
2.5. Perspectives 2010	28
2.6. Exploitation	30
3 Développement de la pêche	30
4 Développement de la plaisance	31
4.1. Planning du projet d'extension du port de plaisance.	31
4.2. Description du projet.....	31
4.3. Prévisionnel de coût du projet et financement.....	32
5 Le suivi des démarches prise en matière environnementale.....	33
5.1. Suivi des déchets.....	33
5.2. Suivi des coûts	34

6	Le suivi des démarches prises en matière d'hygiène, sûreté et sécurité	34
Partie 4.	Eléments relatifs au personnel.....	35
Partie 5.	Attestations d'assurances	39

1 La vie du contrat

1.1. Les chiffres clés

- Port de Commerce : 1 905 231 tonnes de trafic

Au cours de l'année 2009, 334 navires ont fréquenté le port de commerce. Le trafic total s'établit à 1 905 231 tonnes réparties comme suit :

1 192 946 tonnes de vracs liquides

624 555 tonnes de vracs solides

87 730 tonnes de marchandises diverses

- Port de Pêche : 3 510 640 kg de poisson

Les apports en « poisson bleu » sont toujours à la baisse sur l'ensemble du Golfe du Lion. Le « poisson blanc » progresse et contribue ainsi à des résultats satisfaisants pour cet exercice :

1 732 456 kg de poisson blanc

1 778 184 kg de poisson bleu

8 056 164 Euros de valeur marchande

- Halte plaisance : 153 embarcations occupent le port.

La totalité des places à quai sont occupées

1.2. Les faits marquants

La tempête Klaus touche le Port en janvier 2009.

La crise économique persiste perdant toute l'année 2009.

- Port de commerce

La campagne céréalière n'est pas très bonne.

Prévision de l'arrivée de LAFARGE CIMENT sur le Port de Port-La Nouvelle en juin 2015.

Démolition du centre Francis Vals.

Arrivée de l'entreprise CARAYON.

Nouveau trafic de Tourteaux de Tournesol

Autorisation par Arrêté Préfectoral de traiter 2500 tonnes de Nitrate d'Ammonium Technique sur une même exportation.

- Port de Pêche

Les ressources de poissons bleus s'amenuisent en méditerranée.

Chute des cours.

- Plaisance

Dragage de l'ensemble du port de Plaisance.

1.3. Les avenants

L'avenant n°1 relatif à l'annexe 12, état d'inventaire des biens de retours et des biens de reprises et à l'annexe 21 bilan d'ouverture de la délégation au 1^{er} janvier 2009 est en cours de rédaction en décembre et signé le 15 janvier 2010.

2 Bilan et perspective

- Port de commerce

Le Port de Port-La Nouvelle a terminé l'année sur un trafic, toute marchandise confondue, de 1 905 231 tonnes, plafond que nous ne parvenons pas à dépasser depuis 3 ans ! Cela représente une baisse de :

1,09% par rapport à 2008 où 1 926 295 tonnes avaient été traitées

Et de 4,64% par rapport à 2007 où 1 997 904 tonnes avaient été traitées.

Les exportations de Port-La Nouvelle ont atteint 591 243 tonnes et les importations 1 313 988 tonnes. La baisse du trafic de Port-La Nouvelle est donc de 1,09% (21 064 tonnes) par rapport à 2008, avec une réception de 334 navires en 2009 (contre 356 navires en 2008), un résultat négatif mais à relativiser aux vues des résultats des autres ports, Français et Européens qui peuvent aller jusqu'à des chutes de 22 %.

Les vracs liquides progressent de 8,28%, à 1 192 946 tonnes : Hydrocarbures 1 187 635 tonnes (+10,51%), les autres vracs liquides – 21 678 tonnes (-77,45%) essentiellement dû à la chute des trafics d'alcool (mise en vente du dépôt des alcools) et de Gaz.

Les vracs solides chutent de 16,35%, à 624 555 tonnes : céréales 516 853 tonnes (-16,96%) et autres vracs solides 107 702 tonnes (chute de 13,26%). La chute de 100 000 tonnes de céréales du premier semestre n'a pas pu être rattrapée par les Silos lors du second semestre et de plus la chute des autres vracs solides engendrée par les engrais (-38,2%) et le non renouvellement du contrat de Bentonite ont accentué la baisse.

Les marchandises diverses, sensibles à la crise, sont en augmentations de 12,60%, à 87 730 tonnes. Ce sont les exportations de farine (78,2%) qui ont permis d'atteindre ce résultat.

La diversification de ses trafics permet donc au port de Port-La Nouvelle de présenter un bilan d'activité moins alarmant que ses voisins. Ainsi, il est envisagé de poursuivre les efforts sur les vracs solides, d'encourager les manutentionnaires sur les opérations de marchandises diverses et de soutenir au maximum les Hydrocarbures et céréaliers sur 2010.

Les difficultés :

Pour 2010, nous devons nous attendre à une chute importante des tonnages céréaliers comme expliqué dans le résumé de l'AG des Silos du Sud. Le tonnage en déficit sera d'au moins 100.000 Tonnes si ce n'est pas plus. Les statistiques 2010 seront donc logiquement en baisse car :

- lenteur dans la vente de France AGRICULTURE MER n'offrant aucune perspective de redémarrage sérieux de trafics liquides courant 2010

- pas d'exportation de clinker Lafarge prévue pour 2010

- attente d'IMERYS dans la construction du hangar KAOLIN pour débiter ce trafic. Pendant ce temps, plus d'arrivée de bentonite.
- aucune possibilité d'augmenter l'offre de stockage sur le domaine portuaire disponible et zones de stockage actuelles au taquet (exemple, perte du dossier ACI).
- Plan d'Occupation des Sols obsolète pour permettre la construction rapide de nouveaux hangars sur l'avant port (délai à prévoir 15 mois)
- Perfectibilité constante et désastreuse de la SNCF au regard du trafic d'exportation des nitrates d'ammonium qui pourrait disparaître
- Prestataire CLTM fatigué financièrement à cause des 2 années 2008 et 2009 = difficultés d'investissements. Sa situation devrait nécessiter des accords et des partenariats extérieurs.
- Situation des Silos du Sud certainement meilleure (soutien de gros groupes céréaliers) mais opérateur très prudent. Ne souhaite se lancer que dans des projets sûrs concrétisés par des contrats de long terme = absence de prise de risques, une donnée qui s'invite souvent dans les dossiers des manutentionnaires.

L'année 2010 = année de préparation technique

La chute des céréales ne sera pas couverte par les nouveaux trafics compte tenu à la fois du tonnage considéré (au moins 100.000 t) et du fait que ces nouveaux trafics sont suspendus à la construction de nouvelles zones de stockage. (par exemple les silos CARAYON ou le hangar à kaolin). Il y aura donc un « retard à l'allumage » avant que les nouvelles cargaisons débarquent sur nos quais.

Cela dit, nos comptes clients s'accroissent (CARGILL, CARAYON, ENGELVIN, NST, GENOYER auquel nous pouvons d'ores et déjà ajouter EDF, ACO voire SIRAM). Nous développons donc nos parts potentiel de marché et PLN se fait connaître auprès de nouveaux chargeurs ou réceptionnaires ce qui devrait avoir un impact vers d'autres comptes. Ces entreprises sont constituées de PME (ENGELVIN), de sociétés régionales (CARAYON) ou de groupes internationaux (CARGILL).

Pour le reste, le port de PLN est entièrement dépendant de ses prochaines capacités de réception ou d'accompagnement à l'installation d'entreprises dans une zone géographique naturellement captée par notre port.



Port de PORT LA NOUVELLE
Business Plan Commerce



4ème Trimestre

2009

2 009

Variation par rapport
à 2008

	Prévisions	Prévisions	Réalisé	Delta	%	Réalisé	Delta	%	
	annuelles	trimestrielles	au 31/12	en Tonnes	Delta	au 31/12	en Tonnes	Delta	
au 30/09									
VRACS LIQUIDES									
Hydrocarbures	1 180 000	1 180 000	1 186 635	6 635	0,56%	1 073 775	112 860	10,51%	
Biocarburants		0				910	-910		
GPL	20 000	20 000	1 890	-18 110	-90,55%	13 763	-11 873	ns	
Alcools	10 000	10 000	2 212	-7 788	-77,88%	13 316	-11 104	ns	
Substitution alcools		0					0		
Huiles		0	2 209	2 209			2 209		
Sous Total	1 210 000	1 210 000	1 192 946	-17 054	-1,41%	1 101 764	91 182	8,28%	
VRACS SOLIDES									
Anhydrite	20 000	20 000	15 739	-4 261	-21,31%	13 426	2 313	17,23%	
Bentonite / Barite	13 000	13 000	1 569	-11 431	-87,93%	11 753	-10 184	-86,65%	
Agrégats		0					0		
Céréales	850 000	850 000	516 853	-333 147	-39,19%	622 445	-105 592	-16,96%	
Engrais	115 000	115 000	59 774	-55 226	-48,02%	96 713	-36 939	-38,19%	
Clinker		0					0		
Laitier		0					0		
Minerai de fer		0					0		
Tourteaux		0	24 045	24 045			24 045	ns	
Verre pilé		0				2 280	-2 280		
Pois		0	3 023	3 023			3 023	ns	
Sel		0	3 405	3 405			3 405	ns	
Riz		0	147	147			147	ns	
Sous Total	998 000	998 000	624 555	-373 445	-37,42%	746 617	-122 062	-16,35%	
MARCHANDISES DIVERSES									
Engrais conditionnés	30 000	30 000	27 181	-2 819	-9,40%	28 520	-1 339	-4,69%	
Farine	25 000	25 000	48 015	23 015	92,06%	26 944	21 071	78,20%	
Fluorure d'aluminium	3 000	3 000		-3 000	-100,00%	4 303	-4 303	ns	
Métaux	10 000	10 000	8 719	-1 281	-12,81%	6 760	1 959	ns	
Bois		0	2 494	2 494		2 189	305	ns	
Papier		0		0			0	ns	
Divers manufacturés	12 000	12 000	1 321	-10 679	-88,99%		1 321	ns	
Colis lourds	10 000	10 000		-10 000	-100,00%	9 198	-9 198	ns	
		0		0			0	ns	
Sous Total	90 000	90 000	87 730	-2 270	-2,52%	77 914	9 816	12,60%	
TOTAL GENERAL	2 298 000	2 298 000	1 905 231	-392 769	-17,09%	1 926 295	-21 064	-1,09%	

- Port de Pêche

Après un premier semestre marqué par une nette diminution par rapport au premier semestre 2008 : - 10.42 % en apports toutes activités confondues et - 12.67% en valeur ; la tendance a continué à s'accroître au deuxième semestre 2009 avec une baisse de 25.21 % en apports toutes espèces confondues et 16.82 % en valeur. Baisse due à une nette diminution des apports en Poisson « Bleu » sur le second semestre : - 65.39 % pour une valeur en recul de 63.75 %.

Cependant, le Poisson « Blanc » a minimisé en partie cette chute spectaculaire du Poisson « Bleu » puisque l'année 2009 se terminera avec une baisse des apports Poisson « Blanc » et « Bleu » confondus à hauteur de 17.70 % pour une valeur totale de -14.88 %.

Cette situation est liée à deux facteurs :

Une baisse générale des apports en Poisson « Bleu » et plus particulièrement en sardine sur l'ensemble du Golfe du Lion.

Un marché plombé par la crise mondiale sans précédent. En effet, les pays porteurs, comme l'Espagne et l'Italie, dans le domaine de la marée, traversent depuis le premier semestre 2009 une situation économique déplorable pour exemple le trafic du grand marché espagnol situé à Barcelone (Mercabarna) voit son activité en recul de plus de 70 %.

Il est un fait que le volume des apports en poisson est très compliqué à prévoir, il est donc impératif de chercher des solutions dans la valorisation des ventes de poisson notamment en diversifiant de plus en plus la clientèle pour être moins tributaire des poids lourds de la marée.

**CRIEE DE PORT LA NOUVELLE
ANNEE 2008**

**CRIEE DE PORT LA NOUVELLE
ANNEE 2009**

	Quantité	Valeur	P moy	Quantité	Valeur	P moy		Quantité	Valeur	P moy	Quantité	Valeur	P moy
Mois	Chalut	Chalut	Chalut	Bleu	Bleu	Bleu	Mois	Chalut	Chalut	Chalut	Bleu	Bleu	Bleu
	Kgs	Euros	Ers	Kgs	Euros	Ers		Kgs	Euros	Euros	Kgs	Euros	Euros
Janvier	156 715,80	507 842,11	3,24	252 859,00	424 043,34	1,68	Janvier	134 500,60	436 907,12	3,25	147 619,00	225 723,76	1,53
Février	138 515,70	416 972,70	3,01	316 307,00	414 385,61	1,31	Février	106 913,70	338 130,90	3,16	234 806,00	201 154,51	0,86
Mars	110 134,80	452 013,17	4,10	239 841,00	240 512,14	1,00	Mars	133 633,20	432 194,18	3,23	298 972,00	263 028,00	0,88
Avril	119 000,01	493 533,30	4,15	243 168,00	282 773,90	1,16	Avril	136 984,50	488 612,23	3,57	77 332,00	77 889,68	1,01
Mai	46 667,10	209 908,06	4,50	122 438,00	161 159,28	1,32	Mai	151 306,20	502 999,50	3,32	107 523,00	140 145,54	1,30
Juin	103 190,90	461 885,63	4,48	119 520,00	177 540,20	1,49	Juin	150 214,60	504 558,61	3,36	102 813,00	154 017,43	1,50
Juillet	139 437,40	578 921,87	4,15	306 076,00	494 279,15	1,61	Juillet	132 392,20	482 978,66	3,65	243 348,00	376 838,52	1,55
Août	134 728,90	522 098,34	3,88	399 900,00	613 196,54	1,53	Août	160 296,00	595 235,13	3,71	168 172,00	239 056,92	1,42
Sept.	141 222,60	538 028,21	3,81	196 268,00	239 355,84	1,22	Sept.	190 573,10	613 288,40	3,22	130 295,70	189 619,29	1,46
Oct.	177 930,80	595 657,17	3,35	237 429,00	274 187,28	1,15	Oct.	189 818,40	549 498,91	2,89	42 457,00	47 495,36	1,12
Nov.	134 360,90	494 772,88	3,68	130 286,70	179 902,02	1,38	Nov.	136 867,90	452 723,39	3,31	163 282,00	197 209,34	1,21
Déc.	97 842,90	370 992,89	3,79	68 230,00	111 168,68	1,63	Déc.	108 955,35	429 403,80	3,94	61 564,00	117 454,58	1,91
TOTAL	1 499 747,81	5 642 626,33	3,76	2 632 322,70	3 612 503,98	1,37	TOTAL	1 732 455,75	5 826 530,83	3,36	1 778 183,70	2 229 632,93	1,25
Qtés Chalut + Bleu	4 132 070,51 Kgs						01-févr	232 707,94 183 904,50 -0,40 -854 139,00 -1 382 871,05 -0,12					
							Ecarts	15,52% 3,26% -10,61% -32,45% -38,28% -8,63%					
Valeur Chalut + Bleu	9 255 130,31 Euros						Qtés Chalut + Bleu	3 510 639,45 Kgs -621 431,06 -15,04%					
							Valeur Chalut + Bleu	8 056 163,76 Euros -1 198 966,55 -12,95%					

PARTIE 2. ECONOMIE DE LA DELEGATION

1 Le compte annuel de résultat d'exploitation

1.1. Résultat Commerce, Pêche, Plaisance

Au 31 décembre 2009

En Euros	COMMERCE			PÊCHE			PLAISANCE		
	BUDGET An	Réalisé	Ecart	BUDGET An	Réalisé	Ecart	BUDGET An	Réalisé	Ecart
CHIFFRE D'AFFAIRES									
Taxes navires	580 000	539 931	-40 069		0	0		0	0
Taxes marchandises	670 000	645 960	-24 040		0	0		0	0
Taxes déchets	2 000	1 660	-340	5 000	5 040	40		0	0
Taxes de stationnement		0	0	0	0	0	60 000	72 519	12 519
Redevance équipement	0	0	0	225 000	240 968	15 968		0	0
Taxes d'usages	0	0	0	395 000	426 200	31 200		0	0
Pesage	0	0	0	125 000	134 600	9 600		0	0
Darse pétrolière	19 000	18 188	-813	0	0	0		0	0
Grues	110 000	122 710	12 710	0	0	0		0	0
Divers outillages	3 000	5 269	2 269	20 000	20 650	650		0	0
Locations batiments	260 000	274 703	14 703	60 000	58 180	-1 820		0	0
Locations terre-pleins	226 000	247 362	21 362	0	0	0		0	0
Eau	1 000	928	-72	2 500	2 782	282		0	0
Electricité	0	244	244	2 500	2 304	-196		0	0
Glace	0	0	0	195 000	220 132	25 132		0	0
Carburants	0	0	0	1 701 000	1 890 173	189 173	5 000	14 423	9 423
Emballages	0	0	0	280 000	268 838	-11 162		0	0
Divers Chiffre d'Affaires	1 000	10 664	9 664	14 000	13 468	-532		0	0
Total Chiffre d'Affaires	1 872 000	1 867 618	-4 382	3 025 000	3 283 335	258 335	65 000	86 942	21 942
Autres Produits									
Total Autres Produits et Reprises sur Amort	180 000	163 705	-16 295	0	19 452	19 452	0	14	14
Total Produits	2 052 000	2 031 323	-20 677	3 025 000	3 302 788	277 788	65 000	86 956	21 956
CHARGES D'EXPLOITATION									
Carburants	0	0	0	1 682 000	1 715 396	33 396	7 000	12 432	5 432
Emballages	0	0	0	221 000	220 148	-852		0	0
Fluides - Télécom	58 500	69 064	10 564	60 000	72 338	12 338	4 000	5 976	1 976
Fournitures	32 000	58 590	26 590	30 000	32 188	2 188	1 000	6 053	5 053
Achats	330 500	295 474	-35 026	264 860	200 816	-64 044	33 200	49 116	15 916
Surveillance	170 000	195 770	25 770		0	0	0	0	0
Assurances	26 500	28 925	2 425	14 000	17 761	3 761	2 000	2 158	158
Location immobilière	97 000	111 478	14 478		0	0		0	0
Dragage	96 000	73 200	-22 800	19 000	48 800	29 800	0	0	0
Salaires	436 050	426 953	-9 097	558 450	514 291	-44 159	39 780	37 036	-2 744
Provisions gros réparations	150 000	150 000	0	0	0	0	0	0	0
Impots et taxes	46 000	50 227	4 227	3 500	9 199	5 699		523	523
Contributions	302 000	302 000	0	143 000	143 000	0		0	0
Commercial	42 500	37 159	-5 341	6 700	5 804	-896		0	0
Divers Charges et Amortissements	31 000	242 978	211 978	15 500	47 300	31 800	4 000	13 567	9 567
Total Charges	1 818 050	2 041 817	223 767	3 018 010	3 027 040	9 030	90 980	126 861	35 881
RESULTAT COMPTABLE	233 950	-10 494	-244 444	6 990	275 747	268 757	-25 980	-39 905	-13 925
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	273 950	168 717	-105 233	6 990	296 199	289 209	-25 980	-39 905	-13 925

1.2. Résultat consolidé

Au 31 décembre 2009

	PORT de PLN		
	BUDGET An	Réalisé	Ecart
CHIFFRE D'AFFAIRES			
Taxes navires	580 000	539 931	-40 069
Taxes marchandises	670 000	645 960	-24 040
Taxes déchets	7 000	6 700	-300
Taxes de stationnement	60 000	72 519	12 519
Redevance équipement	225 000	240 968	15 968
Taxes d'usages	395 000	426 200	31 200
Pesage	125 000	134 600	9 600
Darse pétrolière	19 000	18 188	-813
Grues	110 000	122 710	12 710
Divers outillages	23 000	25 919	2 919
Locations batiments	320 000	332 883	12 883
Locations terre-pleins	226 000	247 362	21 362
Eau	3 500	3 711	211
Electricité	2 500	2 548	48
Glace	195 000	220 132	25 132
Carburants	1 706 000	1 904 596	198 596
Emballages	280 000	268 838	-11 162
Divers Chiffre d'Affaires	15 000	24 132	9 132
Total Chiffre d'Affaires	4 962 000	5 237 896	275 896
Autres Produits			
Total Autres Produits et Reprises sur Amort	180 000	183 171	3 171
Total Produits	5 142 000	5 421 067	279 067
CHARGES D'EXPLOITATION			
Carburants	1 689 000	1 727 829	38 829
Emballages	221 000	220 148	-852
Fluides - Télécom	122 500	147 378	24 878
Fournitures	63 000	96 831	33 831
Achats	628 560	545 406	-83 154
Surveillance	170 000	195 770	25 770
Assurances	42 500	48 844	6 344
Location immobilière	97 000	111 478	14 478
Dragage	115 000	122 000	7 000
Salaires	1 034 280	978 279	-56 001
Provisions gros réparations	150 000	150 000	0
Impôts et taxes	49 500	59 949	10 449
Contributions	445 000	445 000	0
Commercial	49 200	42 963	-6 237
Divers Charges et Amortissements	50 500	303 845	253 345
Total Charges	4 927 040	5 195 718	268 678
RESULTAT COMPTABLE	214 960	225 349	10 389
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT	254 960	425 011	170 051

2 Le patrimoine du service délégué

2.1. *Variation du patrimoine immobilier*

Pas de modification.

2.2. *Inventaire des biens*

L'inventaire est fourni en annexe et sur format informatique transmis par Email

3 Le programme des travaux

3.1. Programme d'investissement

Port de commerce

Désignation	Année prévisionnelle d'engagement	Montant estimé en €	Montant financé par le Délégué	Observations
Mixité poste D4 – Superstructures	2009	4 110 000	2 230 000	Mise en service prévue : septembre 2010
Démolition du Centre Francis Vals	2009	350 000	350 000	Terminée
Démolition Hangar « pilotes »	2009	50 000	37 500	Consultation en cours – Début des travaux Mars 2010
Achat d'une trémie dépoussiérée	2010	300 000	225 000	
Remise en état du poste Ro-Ro actuel	2010	30 000	22 500	
TOTAL		4 840 000	2 865 000	

Port de pêche

Désignation	Année prévisionnelle d'engagement	Montant estimé en €	Montant financé par le Délégataire	Observations
Maintenance et entretien de la Criée	2009	150 000	112 500	En cours
Démolition de l'ancienne criée	2009	75 000	56 250	Consultation en cours – Début des travaux Mars 2010
Construction de 5 ateliers de mareyage	2009	450 000	337 500	Conception architecturale en cours – Achèvement des travaux fin d'année 2010
	2010	450 000	337 500	
Mise en service d'une machine à glace	2010	150 000	112 500	Conception technique en cours – Mise en service fin d'année 2010
Accompagnement des investissements pour les petits métiers (eaux, électricité, cases à filet...)	2010	125 000	93 500	
Construction hangar de stockage phase 1	2011	150 000	112 500	
Construction hangar de stockage phase 2	2012	150 000	112 500	
Maintenance et entretien de la Criée	2013	150 000	112 500	
TOTAL		1 850 000	1 387 250	

Port de plaisance

Désignation	Année prévisionnelle d'engagement	Montant estimé en €	Montant financé par le Délégué	Observations
Extension plaisance :	2009	150 000	112 500	Construction du DCE
sur halte actuelle	2010	100 000	75 000	
sur ancienne darse de pêche	2011	100 000	75 000	
TOTAL		350 000	262 500	

3.2. *Programme de renouvellement*

Néant

PARTIE 3. COMPTE RENDU TECHNIQUE

1 Analyse de la qualité du service

OCCUPATIONS DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE - - DSP - PORT DE COMMERCE

N°	BENEFICIAIRES	TYPE	SURFACES	DUREE	DEBUT	FIN	PROROGATION	RESILIATION par BENEFICIAIRE	REVOCAION	OBJET	OBSERVATIONS
1	SAS "Les Silos du Sud"	AOPOSP	1499 m²	50 ans	21-nov-01	20-nov-51		Préavis 6 mois	Prononcé par Préfet	Installation, entretien, exploitation de 3 portiques de manutention - Appareils à la disposition du public.....	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration. <input type="checkbox"/> Durée liée au protocole du 29/01/2001 portant sur capacités de stockages (Sigma Epis-Centre CCIN) → non respect → fin autorisation 31/12/2013.
	SAS "Les Silos du Sud"	AVENANT N°1 à l'AOPOSP		En Instance						Suppression d'un portique de chargement en sac ou divers,	
2	SAS "Les Silos du Sud"	C.O.T.- N.C.D.R	16290 m²	50 ans Signature Préfet	21-nov-01	20-nov-51	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	1 mois après mise en demeure	Silo N°1 (Ex GIGMA)	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Durée liée au protocole du 29/01/2001 portant sur capacités de stockages (Sigma Epis-Centre CCIN) → non respect → fin autorisation 31/12/2013 <input type="checkbox"/> Garantie de tonnage de 150.000 t → réduction 5% par tranche de 50.000 t - maxi 20% - Tonnage de produit expédié au moyen de l'ensemble des installations de rechargement navires. <input type="checkbox"/> Si déficit /150.000t → compensé année n+1 & n-1 → en droit de résilier contrat.
3	SAS "Les Silos du Sud"	C.O.T.- N.C.D.R	10268 m²	50 ans Signature Préfet	21-nov-01	20-nov-51	Demande 6 mois avant expiration		1 mois après mise en demeure	Silo N°2 (Ex GRANISUD)	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Durée liée au protocole du 29/01/2001 portant sur capacités de stockages (Sigma Epis-Centre CCIN) → non respect → fin autorisation 31/12/2013 <input type="checkbox"/> Garantie de tonnage de 150.000 t → réduction 5% par tranche de 50.000 t - maxi 20% - Tonnage de produit expédié au moyen de l'ensemble des installations de rechargement navires. <input type="checkbox"/> Si déficit /150.000t → compensé année n+1 & n-1 → en droit de résilier contrat.
4	SAS "Les Silos du Sud"	C.O.T.- C.D.R	27581 m²	50 ans Signature Préfet	21-nov-01	20-nov-51		Préavis 2 mois	2 mois après mise en demeure	Silo N°3	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Investissement du bénéficiaire 83 MF. <input type="checkbox"/> Garantie de tonnage de 150.000 t → réduction 5% par tranche de 50.000 t - maxi 20% - Tonnage de produit expédié au moyen de l'ensemble des installations de rechargement navires. <input type="checkbox"/> Si déficit /150.000t → compensé année n+1 & n-1 → en droit de résilier contrat.
	SAS "Les Silos du Sud"	AVENANT N°1 à la C.O.T.- C.D.R	2161 m²	En Instance						Augmentation de surface	<input type="checkbox"/> Surface comprenant des réseaux enterrés et des mâts d'éclairage appartenant au délégataire → Droit d'accès et entretien à charge du délégataire.
5	SAS "Les Silos du Sud"	C.O.T.- N.C.D.R	2074 m²	Signature Prefet	1-juil-02	20-nov-51	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	1 mois après mise en demeure	Hangar bord à quai	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations réalisés sur le hangar à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Possibilité de sous traiter l'exploitation. <input type="checkbox"/> Si déficit /150.000t → compensé année n+1 & n-1 → en droit de résilier contrat.
	SAS "Les Silos du Sud"	AVENANT N°1 à la C.O.T.- N.C.D.R								Démontage d'une travée du Hangar suivant Plan	
6	SAS "Les Silos du Sud"	C.S.T. O.E. - N.C.D.R	10500 m²	Signature Prefet	1-janv-05	20-nov-51	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	Prononcé par Préfet	Exploitation de la liaison entre Silo 1 2 et 3	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations réalisés en plus de celles figurant dans la convention à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Indemnité forfaitaire du par bénéficiaire 175.000€. <input type="checkbox"/> Garantie de tonnage de 700.000 t → réduction 5% par tranche de 35.000 t - maxi 20% - Tonnage de produit expédié au moyen de l'ensemble des installations de rechargement navires. <input type="checkbox"/> Si déficit /700.000t → compensé année n+1 & n-1 → en droit de résilier contrat.
7	Sud Manutention Transit Portuaire	C.O.T.- N.C.D.R	5000 m²	10 ans	1-avr-05	31-mars-15	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 3 mois	1 mois après mise en demeure	Exploitation Entrepot D	<input type="checkbox"/> les installations seront remises en leur état primitif par le bénéficiaire. <input type="checkbox"/> Hangar constitué de 10 cellules. <input type="checkbox"/> Engagement de trafic 2005-100.000t / 2006-110.00t / 2007-110.000t / ac de 2008 150.000T. - sur 3ans 70% du tonnage transitera par magasin, générera 100 escales de navires de 3000-3500t , 1.700 h de grues. Engagement de la CCI d'acquérir ou louer une trémie adaptée avec système anti pollution. <input type="checkbox"/> Si déficit /Engagement → compensé année n+1 & n-1 → Pénalité correspondant à 50% des droits de Ports estimés. Appliquées tous les 3 ans.
	Sud Manutention Transit Portuaire	AVENANT N°1 à la C.O.T.- N.C.D.R								Modification des pénalités	

8	Société d'Entreposage Portuaire Nouvellois	C.O.T.- N.C.D.R.	2176 m²	10 ans	1-juin-00	31-mai-10	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 3 mois	1 mois après mise en demeure	Occupations de cellules du hangar A Manutention et stockage de marchandises en vrac ou conditionnées	<input type="checkbox"/> les installations seront remises en leur état primitif par le bénéficiaire.	<input type="checkbox"/> Occupation de 4 cellules A1-A3-A4-A5 <input type="checkbox"/> Engagement de 56.000T/année civile <input type="checkbox"/> Si déficit /Engagement ⇨ compensé année n+1 & n-1 ⇨ Pénalité correspondant à 50% de la différence entre droits de Ports prévus et droits de port réalisés.
	Société d'Entreposage Portuaire Nouvellois	AVENANT N°1 à la C.O.T.- N.C.D.R.	2720 m²	6 mois	1-juin-10	31-déc-10	En Instance			Prorogation de 6 mois et augmentation surface		
9	Société EML	C.O.T.- N.C.D.R.	544 m²	5 ans	1-juin-05	31-mai-10	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 3 mois	1 mois après mise en demeure	Occupations d'une cellule du hangar A Mise en place d'une unité de mélange et de conditionnement	<input type="checkbox"/> les installations seront remises en leur état primitif par le bénéficiaire.	<input type="checkbox"/> Occupation de 1 cellule A2. <input type="checkbox"/> Charge maximal autorisée au sol 6 t/m². <input type="checkbox"/> Installation d'un compteur divisionnaire hors éclairage.Consommations facturées mensuellement sur relevé

N°	BENEFICIAIRES	TYPE	SURFACE	DUREE	DEBUT	FIN	PROROGATION	RESILIATION par BENEFICIAIRE	REVOCAION	OBJET	OBSERVATIONS	
10	TOTAL RAFFINAGE MARKETING	D.S.P. C.O.T.- N.C.D.R.	3261,6 m²	4 ans	1-janv-10	31-déc-13	Demande 6 mois avant expiration	Annuellement à la date anniversaire préavis 3 mois	Sur simple notification prononçant le retrait de la convention - Pour intérêt général préavis de 6 mois	Renouvellement autorisation occupation canalisations, sea line, prise d'eau.	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration et remise des lieux dans leur état primitif ou après demande, propriété de l'Autorité portuaire sans indemnité.	<input type="checkbox"/> accordé à titre précaire, révocable et non cessible sans indemnité
11	ANTARGAZ	D.S.P. C.O.T.- N.C.D.R.	105 m²	6 ans	1-janv-08	31-déc-13	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	Sur simple notification prononçant le retrait de la convention - Pour intérêt général préavis de 6 mois	Appontement D2 Exploitation du pipeline de déchargement GPL vers Dépôt. Construction par antargaz d'un abri bouteille d'air industriel.	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration et remise des lieux dans leur état primitif ou après demande, propriété de l'Autorité portuaire sans indemnité.	<input type="checkbox"/> accordé à titre précaire, révocable et non cessible sans indemnité
12	France AGRIMER	C.O.T.- N.C.D.R.	240 m²	5 ans	1-janv-09	31-déc-13	Demande 6 mois avant expiration		mise en demeure avec Préavis de 6 mois	Occupation de terre plein selon plan	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration et remise des lieux dans leur état primitif ou après demande, propriété de l'Autorité portuaire sans indemnité.	<input type="checkbox"/> accordé à titre précaire, révocable et non cessible sans indemnité
13	DPPLN	C.O.T.- N.C.D.R.	761 m²	40 ans Signature Préfet	1-janv-01	31-déc-40	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	1 mois après mise en demeure avec Préavis de 6 mois	En vu de l'exploitation d'un dépôt d'Hydrocarbure	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration et remise des lieux dans leur état primitif ou après demande, propriété de l'Autorité portuaire sans indemnité.	<input type="checkbox"/> Le bénéficiaire peut sous traiter l'exploitation après accord du concessionnaire et de l'état. <input type="checkbox"/> Dans le cas ou le trafic maritime de produits pétroliers < à 100.000t par an ⇨ compensé année n+1 & n-1 ⇨ possibilité de résiliation du contrat.
14	DYNEFF	C.O.T.- N.C.D.R.	6069 m²	40 ans Signature Préfet	1-janv-01	31-déc-40	Demande 6 mois avant expiration	Préavis 6 mois	1 mois après mise en demeure avec Préavis de 6 mois	En vu de l'exploitation d'un dépôt d'Hydrocarbure	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration et remise des lieux dans leur état primitif ou après demande, propriété de l'Autorité portuaire sans indemnité.	<input type="checkbox"/> Le bénéficiaire peut sous traiter l'exploitation après accord du concessionnaire et de l'état. <input type="checkbox"/> Dans le cas ou le trafic maritime de produits pétroliers < à 100.000t par an ⇨ compensé année n+1 & n-1 ⇨ possibilité de résiliation du contrat.

N°	BENEFICIAIRES	TYPE	SURFACES	DUREE	DEBUT	FIN	PROROGATION	RESILIATION par BENEFICIAIRE	REVOCACTION	OBJET	OBSERVATIONS
15	IMERYS	C.O.T.-N.C.D.R.	13623 m²	5 ans	1-janv-09	31-déc-13	néant	Préavis 6 mois	Préavis 6 mois	Exploitation des activités de réception, stockage, broyage, conditionnement et expédition de minerais divers par voie maritime, terrestre, fluviale et pour toutes activités s'y rapportant	<input type="checkbox"/> Tenu de libérer les lieux et les rétablir dans leur état initial constaté lors de la signature de l'acte ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> accordé à titre précaire, révoquant et non cessible sans indemnité
16	CARAYON	C.O.T.-C.D.R.	1840 m² / 1840 m² 948 m² / 1407 m²	20 ans	1-déc-09	30-nov-29	Nouve pas droit à renouvellement par tacite reconduction. Demande 6 mois avant expiration	Préavis 2 mois	Préavis 2 mois	Exporter, importer, stocker, transformer des matériaux de construction destinés à la route et au bâtiment et pour toutes activités s'y rapportant	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> Investissement du bénéficiaire 2 M€. Option pour une durée de 5 ans sur 948m². Option Caduque si dans 5 ans parcelle IMERYS DE 1407 m² libre ⇒ engagement d'occupation par CARAYON ⇒ Etablissement avenant <input type="checkbox"/> Les installations peuvent être cedé à une personne agréée par le délégataire. Hypothèque possible. <input type="checkbox"/> Produire à l'issue des travaux un plan de recollement des installations au format informatique, ainsi que le cout ht détaillé des constructions
17	SGS AGRI MIN	D.S.P. C.O.T.-N.C.D.R.	42 m²	5-6 ans	1-janv-08	31-déc-13		Préavis 3 mois	Préavis 3 mois	Installation d'une armoire pour stockage de produit de phosphore d'aluminium. Installation d'un conteneur 20' pour rangement de matériel d'intervention.	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations à expiration ou intégration dans la concession sans indemnité. <input type="checkbox"/> accordé à titre précaire, révoquant et non cessible sans indemnité <input type="checkbox"/> communication du certificat d'agrément pour les produits stockés.
18	ASSOCIATION des PLAISANCIERS	D.S.P. C.O.T.-N.C.D.R.	36 m² / 212 m²	5 ans	1-janv-09	31-déc-13		Préavis 3 mois	Préavis 3 mois	Occupation de linéaires d'accostage	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations réalisées à expiration.
19	JMB ENERGIE	D.S.P. C.O.T.-N.C.D.R.	P6	1 ans	1-mai-08	31-déc-10		Préavis 2 mois	Préavis 2 mois	Occupation de 8 ML. linéaires d'accostage	<input type="checkbox"/> Tenu d'enlever les installations réalisées à expiration. <input type="checkbox"/> Autorisé uniquement pour mener à bien l'étude marine avec EDF

OCCUPATIONS DU DOMAINE PUBLIC PORTUAIRE - CONCESSION DU PORT DE PLN - PORT DE COMMERCE

N°	BENEFICIAIRES	TYPE	SURFACES	DEBUT	FIN	OBJET	TAUX	OBSERVATIONS	Redev hors Rem.	Remise	REDEVANCE/AN	
1	SAS "Les Silos du Sud"	AOT	16 290	21-nov-01	20-nov-51	Silo N°1 Ex GIGMA	2,18 €		35 512,20	20	28 409,76	
2	SAS "Les Silos du Sud"	AOT	10 268	21-nov-01	20-nov-51	Silo N°2 Ex GRANISUD	2,18 €		22 384,24	20	17 907,39	
3	SAS "Les Silos du Sud"	AOT	27 581	21-nov-01	20-nov-51	Silo N°3	2,18 €	DROITS REELS	60 126,58	20	48 101,26	
4	SAS "Les Silos du Sud"	AOT	2 074	1-juil-02	20-nov-51	Hangar bord à quai	2,18 €		4 521,32		4 521,32	
5	SAS "Les Silos du Sud"	Convention	10 500	1-janv-05	20-nov-51	Voies ferrées et manutention	2,18 €		22 890,00	20	18 312,00	
6	SAS "Les Silos du Sud"	AOP/OSP	1 499	21-nov-01	20-nov-51		6,36 €		9 528,78		9 528,78	
									SOUS TOTAL			126 780,52
7	DPPLN	AOT	761	1-janv-01	31-déc-40	DYNEFF 1 - Canalisations	2,18 €		1 658,98		1 658,98	
8	DYNEFF	AOT	6 069	1-janv-01	31-déc-40	DYNEFF 2 - Cana et terrain	2,18 €		13 230,42		13 230,42	
									SOUS TOTAL			14 889,40
9	TOTAL	AOT	3 252,6	1-janv-08	31-déc-09	Cana BAP + Tête Sea Line	2,18 €		7 090,67		7 090,67	
10	ANTARGAZ	AOT	105	1-janv-08	31-déc-13	Cana BAP	2,18 €		228,90		228,90	
11	VINIFLHOR	AOT	219	1-janv-08	31-déc-08	Cana BAP	2,18 €	NON SIGNEE/ En COURS	477,42		477,42	
	VINIFLHOR	AOT	3	1-janv-08	31-déc-08	Redevance fixe	93,64 €		280,92		280,92	
12	IMERYS	AOT	13 623	1-janv-09	31-déc-13	Hangars et terre-pleins	2,18 €		29 698,14		29 698,14	
13	D'GEES NAUTIC	AOT	540	1-janv-08	31-déc-09		2,70 €		1 458,00		1 458,00	
									SOUS TOTAL			39 234,05
	ENTREPOTS LONGUE DUREE				<i>Conventions d'exploitation</i>							
14	SEPN	AOT	2 176	1-juin-00	31-mai-10	Cellules A1-A3-A4-A5	21,96 €		47 784,96		47 784,96	
15	EML	AOT	544	1-juin-05	31-mai-10	Cellule A2	9,72 €		5 287,68		5 287,68	
16	SMTF	AOT	5 000	1-mars-05	31-mars-15	10 cellules Hangar D	14,40 €		72 000,00		72 000,00	
									SOUS TOTAL			125 072,64
17	LAFARGE							PROJET				
									TOTAL		305 976,60	305 976,60

2 Développement du commerce

2.1. Trafics portuaires – Dossiers travaillés

COMPTES	PROJETS	NOTE POUR LA REGION LR
TERREAL	<p>Numéro un mondial de la couverture en tuiles. Créé en 2000, le groupe TERREAL réalise environ 400 millions d'euros de chiffre d'affaires. Il dispose de sites industriels dans sept pays : France, Italie, Espagne, Portugal, USA, Malaisie, Indonésie. Le groupe compte 2 500 personnes dans le monde dont 1 700 en France. TERREAL intervient dans trois domaines d'activité liés aux matériaux de construction en terre cuite : toiture, structure, façade. Les envois sont uniquement conteneurisés. Pour le moment, la directrice logistique rencontrée dit « réorganiser et restructurer son service. Car jusqu'à maintenant, elle explique que chaque site de production expédie lui-même ses tuiles/briques en fonction des commandes, au coup par coup. Rien n'est centralisé. Mme RAMEAU essaie donc de coordonner les envois et de passer des contrats massifiés avec des prestataires transport. Les exportations devraient se développer dans le futur car TERREAL cherche à conquérir des parts de marché. Les volumes sont cependant inconnus et les pays destinataires également. Un contrat peut représenter 10 ou 50 conteneurs ou un seul. Mme RAMEAU prend note du développement des conteneurs 45 pieds « pallet wide » permettant de charger 33 palettes au lieu de 30, soit l'équivalent d'une remorque classique tautliner et un gain d'environ 10 pct sur l'optimisation des coûts. PLN n'a que très peu de chance de développer une activité conteneurs mais si on devait choisir une voie de travail, cela pourrait être le standard 45 pieds PW. Rien ne nous interdit donc de prendre des contacts auprès de chargeurs potentiels comme TERREAL. En les multipliant, peut-être aurons nous quelques idées un jour.</p>	
CONTAINERSHIPS	<p>Pour faire la transition avec TERREAL, CONTAINERSHIPS est un armateur finlandais spécialisé dont les navires transportent EXCLUSIVEMENT des conteneurs 45 pieds PW. Son bureau de représentation en France est situé à BRIVES LA GAILLARDE, en plein Périgord !! L'armateur vient de racheter l'armement turc CONTAZ et il semble se développer. Son fond de commerce relie la Baltique aux ports de l'Est de la Méditerranée. Je l'ai contacté... mais il ne veut pas travailler avec les ports français !! Surtout, ses navires ne rentrent pas à PLN. C'est plus embêtant...</p>	
SGC MARITIME	<p>Transitaire toulousain travaillant beaucoup avec les Antilles et la Réunion où il est implanté via des partenariats très sécurisés. Trafics uniquement en conteneurs. Contact pris par anticipation si ALIZEO fait passer des tonnages par PLN pour les Antilles. Pourrait proposer des trafics de consolidation.</p>	
CRCI TOULOUSE	<p>Pris RDV avec le Chef du Service International à la CRCI de TOULOUSE pour rechercher des sociétés comme CARAYON c'est-à-dire des entreprises qui brassent des tonnages et pourraient développer un projet maritime.</p>	

<p>CCI CARCASSONNE</p>	<p>Rencontré M SALOMON (ainsi que le Directeur de l'aéroport de Carcassonne, M Pierre MONNERIE) pour la même demande. Aucune entreprise n'est identifiée mais la démarche est très bien comprise. J'ai invité son service international à venir visiter PLN (Mme MAJO). J'ai aussi rencontré la personne qui s'occupe de la filière bois mais elle semblait plus préoccupée à trouver des débouchés locaux que des marchés internationaux. C'est effectivement une des pistes attendues par AVENIR BOIS (valorisation locale) mais il ne faudrait pas que l'adage « produit sur place et consommé sur place » ne devienne <i>forcément</i> un principe vertueux.</p>	
<p>PORT DE PALAMOS FELIX RIBERA & Hijos</p> 	<p>J'ai visité le Port de PALAMOS le 22 décembre dernier, dans la perspective de notre projet EUROPORTS. PALAMOS est un port qui possède beaucoup de similitudes avec PLN et en premier lieu sa localisation géographique par rapport à la frontière. C'est un tout petit port ne disposant que de 500 M de quai. Il possède 2 grues mobiles mais une seule est véritablement un matériel portuaire (précisions : le port reçoit des « gangry craned forest product carriers » qui sont des navires spécialisés équipés de portiques. Ces navires d'environ 40 à 50.000 TPL utilisent ces portiques pour assurer des cadences de manutention de 400 à 500 T / Heure. Les grues de quai interviennent donc surtout en appoint pour ces opérations). A PALAMOS, les équipements de manutention sont d'ancienne génération et les hangars disséminés dans la ville. Les conditions d'exploitation sont donc particulièrement contraignantes. Deux manutentionnaires interviennent sur la zone portuaire et se sont regroupés au sein d'un pool nommé TOPSA. Les coûts de manutention sont peu élevés (malgré la configuration portuaire peu adaptée) et le port gagne ses parts de marchés sur des trafics captés au port de Barcelone (beaucoup plus cher). Aussi, malgré ses faiblesses structurelles, PALAMOS réalise un trafic de 500.000 Tonnes de conventionnel (presque pas de vrac). Le secret tient à la fois dans sa proximité avec Barcelone et dans le paysage industriel de Catalogne mais aussi dans le tirant d'eau – 14 M -, permettant l'accueil de grands navires. La disponibilité du tirant d'eau montre ici tout son potentiel.</p> <p>La société FELIX RIBERA accueille très favorablement le projet EUROPORTS. Je m'y attendais car des armateurs régulièrement opérés à PALAMOS (notamment STAR SHIPPING [connu à Sète] et GEARBULK escalent aussi les terminaux EUROPORTS d'Anvers. Aussi, fondamentalement, rien ne changerait si EUROPORTS s'appuyait en local sur FELIX RIBERA pour y développer de nouvelles activités. En intégrant PALAMOS à notre projet, EUROPORTS se trouverait à utiliser 2 « ports-terminaux » à cheval de la frontière espagnole mais en plein cœur du concept géographique de l'EUROREGION. Entre PORT LA NOUVELLE et PALAMOS, on trouve la plate-forme intermodale du BOULOU et toute sa puissance de feu ferroviaire (opérateurs privés) permet de toucher le Nord Est de la France, le Luxembourg et l'Allemagne, notamment avec EURORAIL dont le Directeur France nous rendra visite le 21 janvier prochain.</p> <p>Nous avons donc obtenu – dès cette première visite - l'accord de M RIBERA (actionnaire et administrateur) et de Mme GUERRERO (directrice générale) pour intégrer leur terminal dans notre projet.</p> <p>A noter que M RIBERA est aussi le Président de la Chambre de Commerce de PALAMOS.</p>	 <p>A ce stade, la proposition qui sera présentée à EUROPORTS n'est pas un partenariat direct avec PALAMOS. Mais il le deviendra naturellement si le projet réussit. En considérant les autres ports gérés par la Région LR, il existe donc une continuité « régionale » dans cette approche tout en donnant à ce projet une dimension internationale. Je crois que cela correspond à l'attente de la Direction des Transports et Communication par rapport à la stratégie portuaire dévoilée le 15 décembre dernier.</p>

<p>CAMIDI Groupe Charles André</p>	<p>Vu M CALGAN, Président de CAMIDI en présence de Gaëtan et Didier. Le Groupe CHARLES ANDRE s'intéresse à tout projet portuaire dans lequel il pourrait intervenir, notamment en temps que soutien financier : achat de foncier, immobilier logistique, prestataire transport etc. Nous avons fait avec M CALGAN un tour d'horizon complet des dossiers travaillés sur PLN et de nos intentions d'aménagements. Entretien très intéressant et qui a duré assez longtemps pour pourvoir échanger efficacement avec cette entreprise installée aux portes du port de commerce. Certainement un partenaire qui sera plus engagé dans le futur et qui évolue déjà dans des activités fluviales et maritimes (en Espagne).</p>	
<p>Silos du Sud</p>	<p>Résumé d' l'Assemblée Générale des SILOS DU SUD du 11 décembre.</p> <p>Comme tout le monde le sait, PLN est le premier exportateur de blé dur en France avec un tonnage de 519.200 T sur la campagne 2008/2009 (devant La Palice qui réalise 297.395 T et Nantes pour 135.720 T). Sur un tonnage exporté de 675.782 Tonnes, le blé dur est donc la céréale essentielle au fonctionnement des SILOS DU SUD. Manque de chance, pour la nouvelle campagne 2009/2010, on assiste à un effondrement des exportations de blé dur. 2 raisons à cela. La première est une chute des rendements dont nous avons déjà parlé dans un précédent rapport. Rien de forcément très dramatique quand on parle de produits agricoles (caprices météorologiques).</p> <p>La seconde raison est plus profonde car elle concerne directement la capacité du marché français à servir les marchés méditerranéens aux prix et aux qualités attendus par leurs acheteurs. Une remarquable intervention de M Yann LEBEAU, Chef de Mission à France EXPORT CEREALES nous a expliqué la situation avec beaucoup de pédagogie. En voici le résumé.</p> <p>Le premier producteur de blé dur est la CEE (8 MT), mais il s'agit d'une entité économique et tous ses membres agissent en fait très indépendamment les uns des autres en ce qui concerne les exportations céréalières. Le second producteur est le CANADA (5,5 MT), c'est-à-dire le premier si on ne parle de pays au sens strict. Le troisième acteur est les Etats-Unis avec 3 MT. La France est le 5^{ème} producteur mondial et vend surtout dans les pays intra-communautaires, par exemple l'Italie et la Grèce qui sont les marchés traditionnels de PLN. En dehors de ces 2 pays européens couverts par la CEE, la demande générale (au niveau mondial) provient de l'Egypte, de la Lybie, du Maroc et de l'Algérie. La Tunisie n'est pas importateur de blé dur.</p> <p>L'Algérie importe 800.000 à 1 MT par an pour consolider sa production nationale (sur les hauts plateaux). De France, ce marché est couvert par LA PALLICE pour 230.000 MT, par PLN pour 135.000 MT et Nantes pour 100.000 Tonnes. Le marché algérien est divisé en 2. Il y a l'acheteur national - l'office des céréales - qui ne traite que les très gros contrats relatifs à des navires de 20/25.000 Tonnes. Il y a ensuite les acheteurs privés, constitués de petites minoteries et travaillant plutôt sur des marchés de proximité comme la France. Ces entreprises se consolident et s'associent de plus en plus afin de rechercher les meilleurs prix et les meilleures qualités. Leur cahier des charges demande aujourd'hui un pourcentage de moucheture ne dépassant pas 2 pct alors que la plupart des blés français font 6 à 8 pct. Si cette politique se poursuit, il y a un risque que l'Algérie se tourne vers les blés d'Amérique du Nord proposant 0,7 pct de moucheture seulement.</p> <p>Le Maroc importe 700.000 T par an, réservés à un usage industriel et couvert à 80 pct par les exportateurs canadiens. La fabrication de pâtes courtes ne nécessite pas beaucoup de protéines et les machines acceptent un taux de moucheture plus élevé. Le marché est donc plus accessible aux céréaliers français mais il existe toujours une différence qualitative car la France produira a minima 3 pct de moucheture et le Canada toujours 0,7 pct. Seule alternative pour garder les positions commerciales acquises par les céréaliers français : réduire les prix d'au moins 20 USD / Tonne. Mais c'est là où le bât blesse</p>	

	<p>car les groupes français ne baissent justement pas leurs prix. Le marché passe donc encore dans les mains des canadiens, de plus en plus présents.</p> <p>M LEBEAU insiste sur le fait que les positions perdues le seront pour longtemps. Les canadiens, les américains et les mexicains (dorénavant des acteurs réguliers en Italie et en Algérie) proposent une matière première de meilleure qualité, des prix plus attractifs et massifient les envois sur des navires de 20/25.000 Tonnes, ajoutant à leur compétitivité. Il a demandé aux céréaliers présents de « réagir ». Bizarrement, aucun invité n'a souhaité débattre ou apporter des commentaires suite à l'intervention de M LEBEAU comme si le constat était amer pour tout l'audience.</p> <p>Sur les 4 premiers mois de la campagne actuelle (juillet 2009 / octobre 2010), le déficit cumulé (perte de rendement + perte de marchés) est de 100.000 Tonnes ! Ce tonnage ne sera pas rattrapé et il faut donc s'attendre à une forte baisse des exportations céréalières en 2010 à PORT LA NOUVELLE.</p> <p>Quelques jours plus tard, Je me suis à nouveau entretenu de la situation avec M Gérard GESTAS qui confirme les inquiétudes des céréaliers de notre hinterland.</p> <p>Durant son intervention, M LEBEAU a parlé d'un marché porteur s'ouvrant dans le Maghreb : une demande accrue de maïs destiné à la nourriture des élevages de volailles. Pour le moment, le maïs (qui réclame de l'eau) est cultivé dans le Sud-ouest d'où il est exporté via Bayonne ou Bordeaux ou dans le Rhône-Alpes d'où il transite par Marseille. Notre zone agricole n'est pas productrice de cette céréale. M CIFAI, rencontré fin décembre, ne voit pas comment nous pourrions exporter du maïs depuis PLN. Il explique que cette céréale est très fragile et s'accommode mal des ruptures de charges et manutentions successives qui cassent la graine. Les voyages doivent donc être courts entre les lieux de production et les lieux de stockage (silos).</p>	
EURALYS / EURASUD	<p>Durant l'assemblée générale des SILOS DU SUD, j'ai rencontré M Gilles ORTUNIO, adjoint de M Jean-Jacques ANDREAU, directeur des exportations. EURALYS est le gros compte céréalier qui travaille via Bayonne. Il produit donc du maïs. Le groupe travaille un peu avec les SILOS DU SUD mais reste concurrent d'AXEREALES (nouveau nom d'Epis-centre) et d'ARTERRIS. Je me demande parfois s'il n'y aurait pas une opportunité pour qu'un second groupe céréalier s'installe à PLN. Mais compte tenu des difficultés présentées plus haut et de notre hinterland restreint en dehors du blé dur, aucun marché ne semble se dessiner de manière évidente.</p>	
TRANSPORTS COURCELLE EDF	<p>Transporteur routier installé près de Toulouse et cherchant des axes de développement. Nous a été envoyé par M TAMMIER d'EDF / SETRAL que nous avons rencontré il y a 2 mois. Les Tps COURCELLE sont en effet « agréé EDF » et possèdent une belle collection de matériel : environ 400 ensembles répartis sur le territoire via 11 bureaux.</p> <p>Nous avons très longuement échangé avec M CALMEL, son responsable Industrie, sur différents sujets concernant les transports de colis lourds par voie maritime. D'abord, il y a quelques projets dans l'air, notamment un transformateur de 200 T pour Narbonne qui devrait arriver au printemps. Ensuite, les TPS COURCELLE possèdent des remorques à plusieurs lignes d'essieux permettant de recevoir des colis lourds sur notre bord à quai (limité à 6 T/M2). Surtout, j'avais un petit projet dans la tête avec EDF pour des pièces détachées destinées à la remise en état des centrales nucléaires. EDF a en effet besoin de stocker des pièces lourdes sur de longues durées (2 à 3 ans) et le groupe est prêt à surpayer l'entreposage (2 à 3 fois le prix usuel) pour des hangars particulièrement adaptés. Cette perspective aurait peut-être permis de construire des magasins dans l'avant-port en attendant l'extension portuaire tout en assurant un revenu sûr et conséquent à l'investisseur. De tels contrats ont été signés dans des BEST-HALL à St Nazaire par le groupe SOGEBRAS très heureux du contrat passé. Or, le directeur</p>	

	<p>de ce projet chez EDF a pris ses positions dans le Sud de la France à FOS SUR MER en ayant écarté Port La Nouvelle. Selon mes sources, une personne (non identifiée mais à qui je tirerait bien les oreilles) aurait dit à M BIGOT que notre port ne pouvait pas recevoir de colis lourds ! Si nos moyens sont effectivement limités, il existe des solutions techniques pour permettre la réception de nombreux colisages et les TPS COURCELLE sont justement une pièce importante du puzzle. S'ils réalisent des projets sur PLN, ça se saura chez EDF. Et comme on dit « les affaires appellent les affaires ».</p> <p>Pour le transformateur de 200 T, celui-ci arrivera soit par mer en direct, soit par voie fluviale sur la barge de M SAMUEL après transbordement à Bordeaux. Si vous reprenez les précédents comptes-rendus, vous noterez que la toile se tisse autour de plusieurs acteurs « colis lourds » (CSM BESSAC – EDF / SETRAL – CAPELLE – ACO – FRETSUD...). Il devrait logiquement en sortir quelque chose.</p>	
MELPOMEN	<p>MELPOMEN est l'ancienne usine de broyage de soufre qui est située à l'entrée de PLN. Le site comporte un terrain de 57000 M2 composé de bâtiments (à détruire ou aménager) et d'un très grand TP. La société cherche à le louer ou à le vendre. Des études de sol en cours de la part de la Direction actuelle. A la fois pour connaître les possibilités techniques pour la construction de hangars/ateliers, à la fois pour connaître la situation du sol vis-à-vis d'éventuelles traces de pollution. Une voie ferrée existe sur le site, en liaison directe avec la gare. La Société MELPOMEN a reçu plusieurs propositions mais n'est pas forcément très pressée. Parmi ces propositions, des lotisseurs, donc des investisseurs hélas sans connexion avec le Port de Commerce. Je viens d'informer le groupe ALIZEO de cette opportunité. J'ai aussi passé l'information à la région pour (éventuelle préemption ?). Mme GESTAS PLANAS, directrice actuelle est informée de ces démarches en toute transparence. Un RDV est convenu avec son PDG le 18 janvier.</p>	
NST	<p>Le premier navire de sel a déchargé 3400 Tonnes. Enlèvement courant Janvier vers les sociétés autoroutières. Un second navire est prévu en Mars.</p>	
DRIRE DE L'AUDE M GAUTIER	<p>M GAUTIER nous demande aussi de « démystifier » les annonces faites au cours de la Réunion du CLIC où les nouveaux cercles de danger ont été présentés. Selon lui, 2 règles sont à retenir car conformes aux textes en vigueur. La première règle est que l'on ne peut pas créer de nouvelles activités seulement dans les cercles rouges (les cercles bleus et verts ne sont pas concernés). La seconde est qu'il n'est pas interdit de développer de nouvelles industries dans les cercles rouges ou à proximité immédiate si les activités sont de même nature que le danger initial (chimie, gaz, pétrole...). On pensera à DYNEFF 3 par exemple ou à des projets proches.</p> <p>Enfin, M GAUTIER ajoute que la construction de la boucle ferroviaire reste possible et que la carte des cercles de danger présentée durant le CLIC n'interdit pas des interprétations et des autorisations. Il se montre donc confiant et semble vouloir apporter son soutien au développement portuaire. Dans une certaine mesure, je me demande s'il n'essaie pas non plus de recadrer le zèle de certaines personnes à la préfecture vers des textes plus souples et qui ne pourraient être contestés (?). L'avenir nous le dira mais la première approche est plutôt encourageante.</p> <p>Seule ombre au tableau, il va demander à M Laurent THIBAULT de s'impliquer de plus en plus dans PORT LA NOUVELLE afin que nous disposions d'un interlocuteur de proximité. M THIBAULT est une personne sans expérience qui a déjà donné quelques sueurs froides en local. Selon M GAUTIER « un jeune faisant preuve d'enthousiasme dont il saura freiner les emportements si besoin »...</p>	

CONSEIL GENERAL des PYRENEES ORIENTALES Dossier Alizeo	<p>Vu Mme ROSSILLON, Directrice du Service Economique des PO. Elle rencontrait les actionnaires d'ALIZEO (fabrication d'éoliennes) le 19 décembre pour présenter le site de Rivesaltes qu'elle leur propose. Elle souhaitait compléter son argumentation avec des informations sur Port La Nouvelle, ce que nous avons fait ensemble. Le Groupe ALIZEO semble s'orienter vers 2 solutions : soit les terrains de Rivesaltes (où une Eolienne de démonstration a été construite) soit des terrains à Arques, près de Dunkerque. Les terrains de TRUILHAS ne font plus partie des cibles de la première implantation (il y en aura 2 en tout) puisque nous n'avons pas réussi à rencontrer les responsables. Dunkerque semblerait une solution très sage : disponibilité d'immenses quantités d'acier à Terneuzen, port à la fois conteneur et conventionnel, expérience dans les éoliennes (actuellement un contrat de 57 navires avec BONUS ENERGY) et surtout disponibilité des rares lignes maritimes desservant les Antilles.</p>	
---	--	--

2.2. Trafics portuaires – Projets abandonnés

LAFARGE Usine de PLN	<p>M VINCHENT nous avait parlé de son intérêt dans des marchandises capables de remplacer les farines animales actuellement brûlées à PORT LA NOUVELLE et qui amenées à disparaître. Lors de la visite de M FABRE (IBAU France) à PLN, celui-ci m'a expliqué qu'il existait une cellule chez LAFARGE en veille de ce type de projet et qui cherchait essentiellement à travailler en coût négatif (l'acheteur se fait payer pour « détruire » le produit). C'est effectivement comme cela que le groupe cimentier travaille avec ALIAPUR pour la gestion des pneumatiques broyés. Je ne poursuis donc pas les quelques idées initiales (tourteaux d'olives du Maroc, plaquettes SIRAM...).</p>	
---	--	--

2.3. Suivi des dossiers précédents

CARGILL	<p>Le second navire est passé avec 5200 Tonnes. Il restait alors 1000 T en magasin du premier navire.</p>	
TMF	<p>Je me suis déplacé à Avignon le 17 décembre pour rencontrer M DE CHIREE et lui expliquer les deux freins auxquels nous sommes confrontés pour lui garantir la disponibilité d'un terrain dans l'avant port : cercles de danger suite au CLIC (mais apparemment rien à craindre depuis la visite de M GAUTIER [Dire] le 30 décembre) et refonte du Plan Local d'Urbanisme réclamant 15 mois de délai. Lors de ma visite, il ne semblait plus gêné d'attendre début 2011 pour construire des bâtiments car il a conscience qu'il n'est pas à jour commercialement et son directeur ne sera libre de tout engagement qu'en Mars 2010. Il a noté les difficultés du PLU (mais il est confiant comme nous) et celles des études de danger. Il comprend que nous ferons le maximum pour préparer les surfaces et les livrer prêtes à construire. Jusqu'ici, Thierry DE CHIREE se montre compréhensif et partenaire. Il dit que Max BERTRAND ne viendra pas dans son projet au motif que « la scierie BRAUN n'a pas été rachetée par MONE SEVE (mais par des allemands) et que MAX « voulait faire du bois ». Je crois que MB a une position un peu différente. A la fin de l'entretien, TDV avoue quand même que son intérêt dans PLN repose dans l'immédiat</p>	

	<p>dans l'accès d'un site embranché fer. Il veut recevoir des trains et faire de la logistique entre la France et l'Espagne, comme ses concurrents à la plate-forme intermodale du BOULOU. Il pense que si son trafic se développe à PLN, cela engendrera des trafics portuaires. Je suis d'accord mais son affirmation n'est pas formulée dans le bon sens. Nous devons avant tout nous préoccuper des trafics portuaires. La place dont nous disposons est limitée et ne permet pas d'autres expériences, sauf à vouloir s'engager dans cette voie délibérément.</p> <p>Thierry De Chirée attend donc la confirmation écrite de ce que je suis venu lui dire le 17 et dont certains ont lu le modèle de courrier préparé courant Décembre. Mais de nouveaux éléments imposent une refonte de cette lettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la plate forme de l'avant port ne pourra être livrée début 2011 « prête à construire ». Le POS actuel ne le permet pas. Tout au plus, selon la Direction Territoriale de la Région, pourrions nous apprêter le sol en le stabilisant et en le préparant à - 50 cm de sa surface finale. La chaussée lourde supérieure, le VRD et les réseaux anti-incendie ne seront pas finalisés. Par ailleurs, se pose la question du budget pour exécuter ces travaux et j'aimerais bien y voir plus clair à ce sujet si on peut me renseigner. Il est important d'harmoniser nos actions commerciales avec le calendrier d'investissement de la Région. - Je ne sais pas quand la nouvelle rédaction du PLU sera lancée (j'ai rédigé un courrier pour le Maire de Port La Nouvelle pour lui demander et pour l'avertir de l'absolue nécessité de lancer cette révision rapidement compte tenu des projets travaillés). - nous devons réaffirmer le principe qu'un prestataire s'installant dans la zone portuaire doit avant tout développer les trafics portuaires et ne pas considérer la zone comme un terminal rail/route. 	
Appel d'offres France AGRI MER	Nous avons fait le point début décembre avec RDM. Tout semble OK du côté de FAM mais aucun contrat signé n'est parvenu à RDM CONSULTANTS.	
ENGELVIN	Un troisième navire en préparation alors que le Port d'Arles avait offert des prix de passage portuaire très avantageux à l'exportateur. Le client semble acquis mais il reste seul. Prochainement, nous retournerons voir l'ONF.	
CARAYON	<p>On s'achemine soit vers l'utilisation de navires auto-déchargeant affrétés par les fournisseurs, soit vers le système KOVAKO mobile de la Société ENBO que nous avons vu à Arles. M Jan LAHUIS, le directeur d'ENBO était à PORT LA NOUVELLE le 6 janvier en réunion avec Mrss Jacques et Arnaud CARAYON. Le déplacement de M LAHUIS était indispensable pour bien déterminer les configurations techniques. Sur la basse d'un KOVAKO, le système retenu travaillerait de 06H00 à 21H00 avec une cadence de 168 T / Heure base (avec des tuyaux enterrés de 12 pouces). La machine fait 80 db.</p> <p>Arnaud CARAYON prévoit son premier navire en Juillet.</p>	

2.4. Promotion – Salon – Médias

COMPTE	PROJET
Site WEB	Les tarifs 2010 sont à jour sur notre site web dont la refonte va débuter prochainement (RDV avec Philippe WEIKMANN le 7 janvier).

2.5. Perspectives 2010

PRINCIPAUX DOSSIERS TRAVAILLES CES DERNIERS MOIS

Tonnages acquis courant 2009 et/ou attendus courant 2010

- Tourteaux de tournesol CARGILL
- Tuyaux GENOYER
- Bois ENGELVIN
- Sel NORMANDY SHIPPING & TRADING
- Pales d'éoliennes ACO au second semestre 2010
- Risers CAMERON, une fois le terrain trouvé.
- 35.000 T Kaolin Brésil IMERYS, une fois le bâtiment construit
- Colis EDF en Mai
- Ciment CARAYON à partir de Juillet

Trafics identifiés mais que nous ne pouvons pas saisir pour le moment

- 15.000 T d'anhydrite supplémentaire = dossier suspendu à une solution de stockage et à des moyens de manutention adaptés (les 2 manutentionnaires en réflexion sur le sujet)
- bois ONF = visite prévue dans les prochaines semaines pour connaître leur projet
- Talc de Luzenac = nécessite un magasin bord à quai de 5000 M2 → possible une fois l'extension portuaire achevée
- plaquettes de bois SIRAM = devons régler le problème de l'installation d'un broyeur + bardis béton

- Tunnelier CSB BESSAC = la solution va consister à trouver un petit navire roulier et à laisser une remorque à l'intérieur, récupérée par un transporteur à Rouen. En étude.

Trafics perdus ou abandonnés

- ACI (acier) = pas de stockage disponible pour le moment
- CSC (construction de grandes cuves) = pas de zone de 20.000 M2 disponible pour installer le chantier
- AGRIFEED = a en fait laissé sa place à CARGILL qu'il ne pouvait pas concurrencer.

En suspend

- Bois BRASSAC INDUSTRIE = bien que situé dans notre proche hinterland, BI bénéficie de tarifs dégressifs à Arles en fonction des volumes exportés. Difficile de nous aligner sans offrir ces mêmes largesses à d'autres.
- ALIZEO = trafic possible si installation en Languedoc Roussillon. En relation permanente.
- PORTEK = verre algérien. Je n'ai jamais réussi à rentrer en contact avec M ISKOUNEN, ni par mail, ni par téléphone. Rien ne passe.
- YARA = nitrate à l'importation. Douteux à cause des contraintes de sécurité. En étude cependant.
- Tuyaux PONT A MOUSSON = Enfin, Max Bertrand s'est décidé (depuis qu'il est « divorcé » de M De Chirée) à accepter que je mène une étude tarifaire avec le prestataire ferroviaire Belge EURORAIL qui offre 3 départs semaine de l'Est de la France vers LE BOULOU. En cours d'étude.
- MENUISERIES & SCIAGES MODERNES = bois pour le Maroc. Entreprise un peu bizarre. Dossier auquel je crois de moins en moins
- RJB RECYCLING (voitures pour la Chine) = bon pour les oubliettes de mon humble avis.

2.6. Exploitation

En 2009, nous avons opéré 74 Navires sur le quai Est II, 40 à l'import et 34 à l'export pour un tonnage total de 199 847 tonnes. 56 Navires pour le CLTM et 18 navires pour SMTP.

Pour traiter ces navires nous avons utilisé les 3 grues, la grue 14 a été commandée pour 79 heures, uniquement par le CLTM, la grue 15 a été commandée pour 474 heures et la grue 16 a été commandée pour 680 heures.

Lors des opérations de manutention nous n'avons pas eu de panne avec la grue 14 (ce qui ne veut pas dire que la grue fonctionne pour autant), 5 heures de panne avec la grue 15 et 12 heures avec la grue 16. En règle générale les pannes sont dues à l'ancienneté des connectiques et le laps de temps pour identifier la panne est très variable, au mois d'août par exemple, nous avons perdu 5 heures sur la grue 16 avec ce genre de problème. Il est normal de voir un temps de panne plus important sur la grue 16 par rapport la grue 15 car elle fonctionne environ 1/3 de plus. Il faudra envisager une rénovation des systèmes électriques assez rapidement car les pièces de rechange électrique n'existent plus et les connectiques de racks (air salin) sont de plus en plus les causes des pannes.

Nous nous rendons compte aussi que nos manutentionnaires ne rencontrent pas les mêmes difficultés, CLTM qui fait l'ensemble des marchandises diverses du port atteint un temps d'attente de 79 heures contrairement à SMTP qui fait exclusivement du vrac et ne perd que 8 heures. Une partie des temps d'attente peuvent être affecté à SNCF et aux aléas de la manutention mais la main d'œuvre de CLTM n'est pas toujours formée à la manutention des navires. Il sera nécessaire de rencontrer les agences d'intérim pour que les personnels intérimaires soient correctement formés à la manutention sur navire. Ensuite, nous pourrons aider à l'organisation du personnel sur le navire, mais aussi aider à anticiper la manutention à l'arrivée du navire (temps de dé/chargement, nombre de grues...).

Dans les objectifs de performance, nous espérons faire une moyenne mensuelle de 50 heures d'exploitation avec la grue 14. Pour réaliser cet objectif, il faudra fiabiliser la grue. Pour ce faire une ultime réunion aura lieu courant de semaine 10, si aucun accord n'est trouvé nous entrerons en contentieux avec le sous-traitant qui a réalisé le revamping. Il doit mettre tout en œuvre pour rechercher les défauts et réaliser les travaux nécessaires à la remise en service. De plus nous formerons notre technicien aux technologies embarquées (variation de vitesse, et automatisme).

Une fois la grue 14 remise en service, des travaux mécaniques d'environ 1 mois par grue seront à réaliser sur les grues 15 et 16. En effectuant cet arrêt technique, nous pénaliserons SMTP. Nous pourrons envisager cet arrêt technique, uniquement lorsque nous aurons investi dans une trémie

Ensuite, nous pourrons encourager les manutentionnaires à utiliser plus souvent cette grue, ce qui permettra de moins vieillir les petites grues.

3 Développement de la pêche

Développement sur l'aménagement pour les petits métiers

Aménagement des 5 cellules mareyeurs.

Ramassage du poisson dans les différents ports Audois et des PO.

4 Développement de la plaisance

4.1. *Planning du projet d'extension du port de plaisance.*

La réalisation du projet d'extension de la plaisance nécessite l'accomplissement de nombreuses formalités.

Dans un premier temps va être monté et déposé un dossier loi sur l'eau, permettant au port d'obtenir un arrêté préfectoral l'autorisant à effectuer les travaux projetés sur le port et dans le sous-sol marin. Les services ont 15 jours pour déclarer le dossier complet ou au contraire nous demander des pièces complémentaires. Une fois complet, l'instruction du dossier est de deux mois. Le dossier sera déposé lundi 17 mai.

Une étude du sous-sol marin doit être engagée dans les plus brefs délais pour avoir une connaissance exacte des sols et donc éviter toutes mauvaises surprises et surcoût au projet.

En parallèle, les cahiers des charges pour les consultations des entreprises vont être montés (CCAG-CCTG- CCAP-CCTP).

Trois lots seront à pourvoir, un lot 1 « PIEUX GUIDE –PONTON »,

un lot 2 « PONTON »

un lot 3 « DESSERTE DES PONTONS ».

4.2. *Description du projet.*

La plaisance actuelle offre 150 places et s'étend sur 330 mètres linéaire. Le nombre de demandes d'apponnement en attente est de 73 places et des demandes d'escales saisonnières parviennent aux services gestionnaires tous les jours.

Ainsi, le projet consiste à étendre la plaisance dans le prolongement de la plaisance actuelle, en direction de la mer. L'objectif est de créer une centaine de places.

Pour cela, il est envisagé :

Que la panne d'escale actuelle, qui est abîmée, soit remplacée par une panne sensiblement identique et que la distribution des appontements soit modifiée : installation de 3 pontons en T sur cette panne.

Que dans le prolongement de cette panne et à un éloignement de 5,50 mètres des quais soit créé une panne de ponton d'une centaine de mètres. Le retrait à 5,50 m des quais trouve une triple justification,

- les enrochements actuels ne nous permettent pas de nous approcher facilement du quai
- l'importance de l'envasement à cet endroit et de l'herbier limitent le tirant d'eau et donc la possibilité d'apponnement pour les bateaux
- et enfin, le respect de la faune et la flore présents sur ces enrochements étaient en adéquation avec les objectifs environnementaux des zones concernant la commune de Port-La Nouvelle.

Que sur cette panne d'une centaine de mètres, soit fixés 5 pontons en T qui eux-mêmes seront équipés de catways.

Les demandes enregistrées concernent principalement des tailles de bateaux de 6 m à 7,50m. Dans une moindre mesure, des demandes sont enregistrées pour des bateaux de 4,50m et de 9 m et plus. Ainsi, différentes variantes ont été réalisées, les variables sont la longueur des pontons, et le choix des catégories de bateaux à placer.

Le projet retenu sera présenté aux pêcheurs pour validation, et à la commission nautique. Le choix définitif de la variante sera opéré à l'issue de ces rencontres.

Dans le cadre de la réglementation de 2006, obligeant les constructeurs des bateaux à équiper leurs nouvelles constructions de cuve de stockage ou d'unité de traitement, il a été choisi d'équiper le port d'une pompe à eaux noires, mobile et dimensionnée en fonction des faibles besoin du port. Cette pompe est installée sur une remorque et sur laquelle est également installée la cuve recevant les eaux noires. Sur demande des plaisanciers, elle sera installée, par le responsable de la plaisance, près de la station d'avitaillement. Une fois pleine, la cuve sera vidée à la station de vidange des camping-caristes.

De plus, pour satisfaire au mieux à la demande des plaisanciers la future plaisance sera équipée de 2 robinets d'eau par ponton et de bornes électriques permettant d'attribuer une prise par appontement.

4.3. Prévisionnel de coût du projet et financement

Compte tenu des chiffrages demandés et renseignements pris auprès des entreprises compétentes, le coût total de l'opération tel que décrit ci-dessus devrait s'élever à 450 000 €.

En revanche, il est à noter que les tarifs de location d'anneaux vont être revus à la hausse aux vues des nouvelles prestations proposées aux plaisanciers.

Prévisionnel des dépenses :

La CCI avait prévu d'échelonner 350 000 € de dépenses sur 3 ans (2009, 2010 et 2011). Dans le planning prévisionnel de dépenses, j'envisage de prendre le budget dans son ensemble et de réaliser une partie des dépenses en 2010: pour tout ce qui est approvisionnement et éventuellement quelques paiements intermédiaires en fonction de l'avancée des travaux et courant d'année 2011: la fin des paiements intermédiaires et le versement des soldes pour chaque chantier.

5 Le suivi des démarches prise en matière environnementale

5.1. Suivi des déchets

SUIVI DES DECHETS DE LA ZONE VERTE								
Date	Plastiques valorisables		Déchets ultimes (tonne)	Bois en mélange (tonne)	Ferraille (tonne)	Emballages souillés (t)	Huile de vidange (litres)	Déchets pyrotechniques (unité de fusée)
	(m ³)	(tonne)						
janv-09	0	0	0	0	0	0	1500	Collecte non mise en place
févr-09	0	0	0	0	0	0	2700	
mars-09	30	0,22	4,24	1,9	3,15	0	1700	
avr-09	60	0	9,22	0,77	2,5	0		
mai-09	30	0	5,32	2,6	0	0		
juin-09	60	0	9,48	5,4	1,43	0	2700	
juil-09	30	0	12,32	4,72	2,92	0	2700	28
août-09	30	0,62	6,84	4,12	0	0		
sept-09	60	0,63	10,17	4,04	2,12	0,01459	2000	
oct-09	30	0	7,26	2,42	1,86	0	2700	
nov-09	30	0,18	5,94	1,92	2,58	0	1400	
déc-09	30	0,2	3,92	2,06	0	0	1300	
TOTAL 2009	390	1,85	74,71	29,95	16,56	0,01459	18700	
	chiffres factures							
	chiffres rachat de matière							(1) : 22 parachutes + 6 feux à main
	chiffres Socodeli - S.Puech							

5.2. Suivi des coûts

SUIVI DES FACTURES DE LA ZONE VERTE 2009						
Période de facturation	Objet	N° Facture	LOCATION MATERIEL	ENLEVEMENT et TRAITEMENT	Montants HT (€)	
					TOTAL Facture	
01/12/08 au 31/12/08	location	B012066748	222,75	0	222,75	
01/01/2009 au 31/01/2009	location	B012067929	405	0	405	
28/02/2009	5 Panneaux signalisation	B012068921	633	0	633	
01/02/2009 au 28/02/2009	location	B012068920	435	0	435	
01/03/2009 au 31/03/2009	location + collecte	B012069676	435	1127,02	1562,02	1er trim =
mars-09	rachat matière	B012069676D	0	-208,8	-208,8	3 048,97 €
01/04/2009 au 30/04/2009	location + collecte	B012070851	435	1484,66	1919,66	
01/04/2009 au 30/04/2009	avoir	B012070852	0	-100	-100	
avr-09	rachat matière	B012070851D	0	-150	-150	
01/05/2009 au 31/05/2009	location + collecte	B012071828	435	1317,86	1752,86	
01/06/2009 au 30/06/2009	location + collecte	B012072877	435	3015,54	3450,54	2ème trim =
juin-09	rachat matière	B012072877D	0	-85,8	-85,8	6 787,26 €
01/07/2009 au 31/07/2009	location + collecte	B010000317	435	2808,96	3243,96	
juil-09	rachat matière	B010000317D	0	-175,2	-175,2	
21/07/2009 au 20/08/2009	avoir	B010000890	0	-50	-50	
01/08/2009 au 31/08/2009	location+collecte	B010001315	435	1899,42	2334,42	
aout-09	rachat matière	B010001315D	0	-55,8	-55,8	
18/09/2009	destruction pyrotechnie	9090031980	0	112,46	112,46	
01/09/2009 au 30/09/2009	location+collecte	B010002277	435	2374,35	2809,35	3ème trim =
sept-09	rachat matière	B010002277D	0	-183,9	-183,9	8 035,29 €
01/10/2009 au 31/10/2009	location+collecte	B010003379	435	1523,83	1958,83	
oct-09	rachat matière	B010003379D	0	-111,6	-111,6	
01/10/2009 au 31/10/2009	collecte déchets dangereux	B010003380	0	919,04	919,04	
01/11/2009 au 30/11/2009	location+collecte	B010004064	435	1597,47	2032,47	
nov-09	rachat matière	B010004064D	0	-171	-171	
01/12/2009 au 31/12/2009	location+collecte	B010005096	435	1033,46	1468,46	4ème trim =
déc-09	rachat matière	B010005096D	0	-18	-18	6 078,20 €
TOTAL (€ HT)					23949,72	

Aux vues des dépenses et de la valorisation des déchets, l'équilibre est très mauvais, il faudra donc appliquer une taxe aux navires, une étude est en cours sur ce point.

Nous avons travaillé sur la redevance spéciale (afférant à la taxe d'enlèvement d'ordures ménagères) afin de limiter les coûts aux usagers du port. En effet, pour exemple les Silos du Sud payait une taxe sur leurs impôts fonciers alors qu'il n'avait pas de containers de la communauté de commune et utilisait les nôtres.

Une consultation courant de second semestre 2010 se portera sur le nettoyage des canalisations du port et des débourbeurs.

6 Le suivi des démarches prises en matière d'hygiène, sûreté et sécurité

Il a été mis en place avec chaque exploitant du port un plan de prévention des risques. Ce plan rappelle les différentes règles de sécurité et obligation en matière de grutage extérieures, de travaux (Délivrance de permis de travail), travaux avec point chaud (Délivrance de permis de feu).

Les personnels du port ont l'obligation de porter des leurs EPI depuis Septembre 2009.

Dans les prochains mois, nous porterons l'obligation à l'ensemble des usagers du port.

Nous avons contractualisé avec une entreprise sur la prestation de dératisation sur l'ensemble du port, un plan d'implantation des boites d'appâts pourrait être fournit sur demande.

PARTIE 4. ELEMENTS RELATIFS AU PERSONNEL

Dans ce cadre, les équipes portuaires se sont renforcées avec l'arrivée d'un directeur commercial, Monsieur Laurent MOUILLIE, ainsi que d'un directeur d'exploitation, Monsieur Gaëtan GUILLOUX.

Monsieur Henri Bruno gestionnaire des appontements de la plaisance est parti à la retraite au 31 décembre 2009 dans le cadre de la retraite anticipée dans le cadre de la loi Fillon. Son emploi a été remplacé par une personne en CDD. Nous étudions différente possibilité pour remplacer ce poste.

Il est prévu pour la fin du premier trimestre 2010, un aménagement des horaires des grutiers comme suit (document annexe aux contrats de travail de chaque grutiers, ci dessous). Une modification du contrat de travail du technicien en découlera afin qu'il puisse suivre les horaires des grutiers.

I. Dispositions futures :

1. Tous les horaires en vacation peuvent être décalés de +/- 1h ou +/- 2h et de +/- 1h pour les shifts. Chaque grutier aura une pause déjeuné de non exploitation de 1h minimum lors de travail en vacation.
2. Elimination des temps de préparation et de dé-préparation, les temps comptabilisés sont les temps d'exploitation uniquement.
 - o En contre partie l'agent grutier recevra une indemnité de 17.44€ brut par vacation ou shift quelque soit l'horaire exploité en relation avec les tableaux des parties IV et V de ce document. Cette prime sera réactualisée chaque année au 1^{er} juillet, début de la réactualisation 1^{er} juillet 2011, l'indice de référence sera l'indice permettant la réactualisation des salaires.
3. En terme d'exploitation, pour le manutentionnaire, le week-end sera considéré à partir du samedi 11h30. Dès lors chaque grutier appellera dès que nécessaire un serveur vocal* qui lui donnera les horaires du lundi.
4. A chaque retour de congés, l'agent grutier prendra ses dispositions pour appeler le bureau sur serveur vocal*, afin de prendre connaissance de ses horaires d'exploitation.

**Le serveur vocal sera mis en service dès le premier trimestre 2010.*

II. Rappel sur les temps de travail

Les manutentionnaires ont possibilité d'associer tous les types d'horaires à leurs convenances, dans le respect des règles de délais de prévenance, de temps de travail, de repos et de pause.

<i>Délais de prévenance</i>	Voir les tableaux des parties IV et V de ce document
<i>Temps de travail</i>	10 heures réglementaires + 2 heures correspondant à l'autorisation exceptionnelle de l'inspection du travail.
<i>Temps de repos</i>	Durée minimale de repos journalier : 11h Durée minimale du repos hebdomadaire : 32 h
<i>Temps de pause</i>	20 min de pause pendant les shifts.
<i>Heures de nuit</i>	De 20h à 5h
<i>Indemnité d'horaire de type 3.</i>	Payé : heure de nuit + 4 heures en V1 de récupération à la maison. Une indemnité de 9€ est versée.
<i>Vacation + 2 heures</i>	Une indemnité de 6 € est versée, sauf vacation de type 3.

III. Chaque agent grutier a pour fonction

1. De conduire les grues selon les horaires décrits ci-dessous,
2. De préparer les engins à l'exploitation future (*Cf. I. Dispositions futures, point 2*),
3. D'effectuer la maintenance préventive et curative des engins, des matériels, des locaux et des infrastructures du domaine portuaire (Port la Robine et la plaisance y compris),
4. Rédiger un compte rendu des opérations journalières effectuées.

IV. Horaires des vacances du lundi au lundi :

Horaires	Heures supplémentaires possibles	Délais de commande	Rémunération
V1 (8h 12h)	1 h ou 2 h 6h -> 12h 7h -> 12h 7h -> 13h 8h -> 13h	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le lundi : le vendredi à 17h30 dans la mesure du possible, si non à 11h30 le samedi précédent. • Du mardi au samedi : à 17h30 la veille. • Pour le Dimanche : le vendredi à 11h30, si non le samedi à 11h30 si et seulement si l'exploitation est en cours le vendredi en V2 ou V3 ou S2 ou S3 et le samedi en V1. • La vacation peut être commandée le matin même mais uniquement sur les périodes ouvrées. 	Conforme aux dispositions déjà en place
V2 (14h 18h)	1 h ou 2 h 12h -> 18h 13h -> 18h 14h -> 19h 14h -> 20h	<ul style="list-style-type: none"> • Du lundi au vendredi, le jour même à 11h30. • Pour le samedi : le vendredi à 11h30. • Pour le Dimanche : le vendredi à 11h30, si non le samedi à 11h30 si et seulement si l'exploitation est en cours le vendredi en V2 ou V3 ou S2 ou S3 et le samedi en V1. • La vacation peut être prévue à 11h30 mais uniquement sur les périodes ouvrées. 	Conforme aux dispositions déjà en place
V3 (20h 24h)	1 h ou 2 h 18h -> 24h 19h -> 24h 20h -> 01h 20h -> 02h	<ul style="list-style-type: none"> • Du lundi au vendredi : la veille à 17h30 dans la mesure du possible, si non à 11h30 le jour même. • Pour le samedi et le dimanche : le vendredi à 11h30. 	Conforme aux dispositions déjà en place. Donne droit à un panier de 9€.
Finitions	30 min maximum		Si < 12 h : 1h de rémunération supplémentaire si 12 h : 2h de rémunération supplémentaire

Il sera possible, en fonction de la demande du manutentionnaire et de la présence d'agent grutier, de faire une vacation de type V1 + 2h, puis une vacation type V3 + 2h (+30min de finition si nécessaire). Dans ce cas, pendant la vacation de type V2 de ce même jour, l'agent grutier se trouve à la maison et non rémunéré, le lendemain pendant la vacation de type V1, l'agent grutier se trouve rémunéré à la maison.

V. Horaires des shifts du lundi au lundi :

Horaires	Heures supplémentaires possibles	Délais de commande	Rémunération
S1 (5h 12h)	1 h 4h -> 12h 5h -> 13h	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le lundi : le vendredi à 17h30 dans la mesure du possible, si non à 11h30 le samedi précédent. • Du mardi au samedi : à 17h30 la veille. • Pour le dimanche : le Samedi à 11h30 si et seulement si l'exploitation est en cours le vendredi en V2 ou V3 ou S2 ou S3 et le samedi en V1, si non le vendredi à 11h30. 	Conforme aux dispositions déjà en place
S2 (13h 20h)	1 h 12h -> 20h 13h -> 21h	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le lundi : le vendredi à 17h30 dans la mesure du possible, si non à 11h30 le samedi précédent. • Du mardi au samedi : à 17h30 la veille. • Pour le Dimanche : le vendredi à 11h30, si non le samedi à 11h30 si et seulement si l'exploitation est en cours le vendredi en V2 ou V3 ou S2 ou S3 et le samedi en V1. 	Conforme aux dispositions déjà en place
S3 (20h 3h)	1 h 19h -> 3h Le grutier peut travailler à 14h le lendemain.	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le lundi : le lundi à 11h30. • Du mardi au samedi : à 17h30 la veille. • Pour le Dimanche : le vendredi à 17h30, si non le samedi à 11h30 si et seulement si l'exploitation est en cours le vendredi en V2 ou V3 ou S2 ou S3 et le samedi en V1. 	Conforme aux dispositions déjà en place Donne droit à un panier de 9€.
Finitions	30 min maximum		1h de rémunération supplémentaire

Lorsqu'un shift de type S3 est commandé, l'agent grutier ne travail pas la journée. Le lendemain, pendant la vacation de type V1, l'agent grutier se trouve rémunéré à la maison.

Fait, en deux exemplaires, à Port-La Nouvelle, le 12 mars 2010.

Le Président de la Chambre de Commerce
et de l'Industrie de Narbonne, Lézignan-
Corbières
et Port-La Nouvelle.

Bernard BALESTER

PARTIE 5. ATTESTATIONS D'ASSURANCES

Cabinet  **AMBROSINO**
Assurances

2 rue Racine BP 402
11104 NARBONNE Cedex
Tel : 04 68 42 53 00
Fax : 04 68 41 08 25
0

C.C.I.N.
18 MAI 2010
FINANCES-COMPTABILITE

CHAMBRE D'INDUSTRIE
17 MAI 2010

CCI DE NARBONNE
1 avenue du Forum B.P 7101
CROIX SUD
11100 NARBONNE

ATTESTATION D'ASSURANCE

Je soussigné Jean Marc AMBROSINO courtier auprès de la société S.M.A.C.L dont le siège social est situé 141 avenue Salvador ALLIENDE 79031 NIORT CEDEX 9, certifie que la Chambre d'Industrie et de Commerce de NARBONNE à l'adresse ci-dessus,

Est assurée pour les sites de PORT LA NOUVELLE et de PORT LA ROBINE au titre du contrat MULTIRISQUE ci-après, et ce pour la période du 01.01.2010 au 31.12.2010 date d'échéance :

- Contrat N°0750052/P pour les DOMMAGES AUX BIENS (BATIMENTS & MATERIELS désignés) et RESPONSABILITES

La présente attestation est délivrée pour valoir ce que de droit et n'engage la Compagnie que dans les limites précisées par les clauses et conditions du contrat auquel elle se réfère.

Fait le 12 mai 2010

La Direction, par délégation

CABINET Jean-Marc AMBROSINO
2, rue Racine - BP 402
11104 NARBONNE Cedex
Tel : 04 68 42 53 00
Fax : 04 68 41 08 25
07 02 04 26

SIRET 340 004 597 00043
Responsabilité Civile professionnelle et garantie financière : CGPA n° 50136

APE 6622 Z
n°orias : 07020426 : www.orias.fr

2 rue Racine BP 402
11104 NARBONNE Cedex
Tel : 04 68 42 53 00
Fax : 04 68 41 08 25

C.C.I.N.

18 MAI 2010

FINANCES-COMPTABILITE



0

CCI DE NARBONNE
1 avenue du Forum B.P 7101
CROIX SUD
11100 NARBONNE

ATTESTATION D'ASSURANCE

Je soussigné Jean Marc AMBROSINO courtier auprès de la société S.M.A.C.L dont le siège social est situé 141 avenue Salvador ALLIENDE 79031 NIORT CEDEX 9, certifie que la Chambre d'Industrie et de Commerce de NARBONNE à l'adresse ci-dessus,

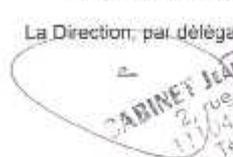
Est assurée pour les sites de PORT LA NOUVELLE et de PORT LA ROBINE au titre du contrat MULTIRISQUE ci-après, et ce pour la période du 01.01.2010 au 31.12.2010 date d'échéance :

- Contrat N°0760052/P pour les DOMMAGES AUX BIENS (BATIMENTS & MATERIELS désignés) et RESPONSABILITES

La présente attestation est délivrée pour valoir ce que de droit et n'engage la Compagnie que dans les limites précisées par les clauses et conditions du contrat auquel elle se réfère.

Fait le 12 mai 2010

La Direction, par délégation,


CABINET JEAN-MARC AMBROSINO
2, rue Racine - BP 402
11104 NARBONNE Cedex
Tel. : 04 68 42 53 00
Fax : 04 68 41 08 25
N° ORIAS 07 02 0426



GENERALI
Solutions d'assurances

Jean-Marc AMBROSINO
2 rue Racine - BP 402
11104 NARBONNE CEDEX
N° Immatriculation ORIAS : 07020426
Tel : 04.68.42.53.00
Fax : 04.68.41.08.25

C.C.I.N.

18 MAI 2010

FINANCES-COMPTABILITE

CCI DE NARBONNE
1 avenue du Forum B.P 7101
CROIX SUD
11100 NARBONNE

ATTESTATION D'ASSURANCE

Je soussigné Jean Marc AMBROSINO Agent général, de la STE GENERALI France ASSURANCES dont le siège social est situé 7 boulevard HAUSSMANN 75009 PARIS, certifie que la Chambre d'Industrie et de Commerce de NARBONNE à l'adresse ci-dessus.

Est assurée pour les sites de PORT LA NOUVELLE et PORT LA ROBINF au titre des contrats ci-après et ce pour la période du 01.01.2010 au 31.12.2010 date d'échéance.

- Contrat N° AH145426, pour les VEHICULES et ENGINS désignés
- Contrat N° 54760206 pour le matériel GROUPE ELECTROGENE - LA CRIEE
- Contrat N° AH109247 pour le matériel INFORMATIQUE - LA CRIEE

La présente attestation est délivrée pour valoir ce que de droit et n'engage la Compagnie que dans les limites précisées par les clauses et conditions du contrat auquel elle se réfère.

Fait le 22 janvier 2010

La Direction, par délégation.

GENERALI FRANCE ASSURANCES
NARBONNE CENTRE
Jean-Marc AMBROSINO Agent
2, rue Racine - 11100 NARBONNE
Tel : 04 68 42 53 00 - Fax : 04 68 41 08 25

Generali, 7, boulevard Haussmann - 75456 Paris Cedex 09

Generali Iard, SA au capital de 59 493 775 euros - Entreprise régie par le Code des assurances 552 062 663 RCS Paris - Siège Social : 7, bd Haussmann - 75009 Paris
Generali Vie, SA au capital de 285 863 750 euros - Entreprise régie par le Code des assurances 602 062 881 RCS Paris - Siège Social : 11, bd Haussmann - 75009 Paris

GA16006 - Septembre 2009 - Version des imprimés