

# Le journal de la **Marine** **Marchande**

N° 5071

Mars  
2017

Prix :  
16,34 € TTC

Le mensuel des activités maritimes et portuaires

**BILAN DES PORTS EUROPÉENS**

## **LES EFFETS DE LA CRISE ÉCONOMIQUE PERDURENT**



### **ENTRETIEN**

Philippe Folliot, membre  
de l'équipe de François Fillon

### **ENQUÊTE**

Espagne : le renouveau  
maritime

### **PORTS**

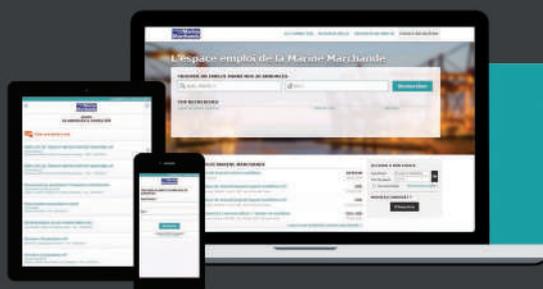
Costa Rica : le terminal de  
Moin à un an de son ouverture

# Recrutez avec Le Journal de la Marine Marchande sans faire des miles !



## La bonne combinaison pour vos recrutements

Une diffusion multisupport spécialisée pour **une visibilité maximale** et des **candidatures ciblées**.



Découvrez les 1 000 CV de professionnels inscrits  
Audience presse : 24 500 lecteurs / numéro

*Sources : CVthèque Le Journal de la Marine Marchande et Presse Pro - Janvier 2017*

Rendez-vous sur  
<http://marine-marchande.jobtransport.com>

Votre nouvel outil de recrutement du transport maritime

## Contactez-nous

01 77 45 93 86 ou par email :  
[contact@marine-marchande.jobtransport.com](mailto:contact@marine-marchande.jobtransport.com)

Accédez dès maintenant  
à notre espace emploi  
en flashant ce code

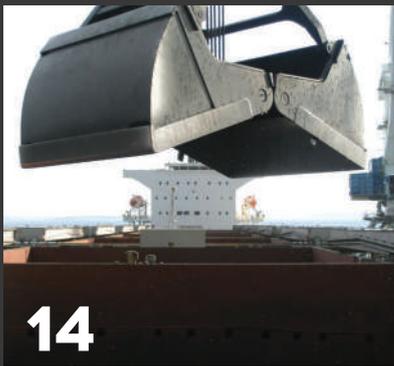




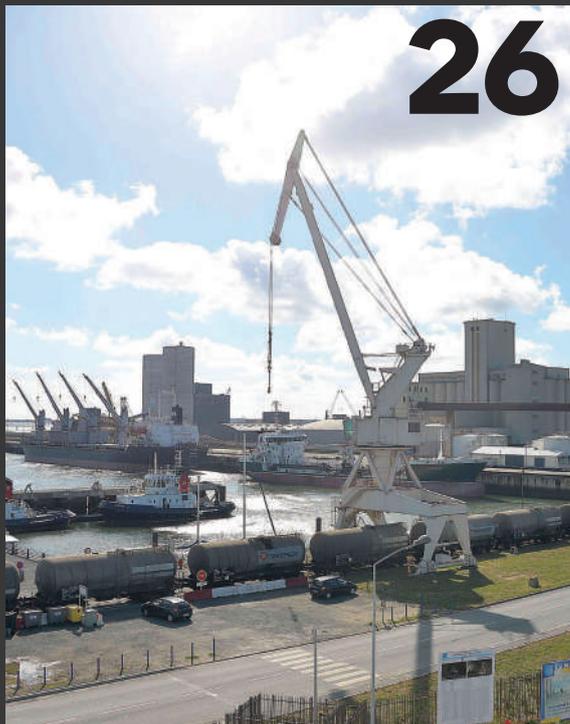
**SOMMAIRE** JMM N°5071 – MARS 2017



8



14



26



22



64



70



82

..... 4

**TRIBUNE LIBRE** : Didier Léandri  
**ON REMBOBINE** : n° 5069 et 5070

..... 6

**L'ACTUALITÉ** : Flotte stratégique  
**L'ENTRETIEN** : Philippe Folliot

..... 12

**HYDROCARBURES** : Une norme ISO pour le soutage des navires au GNL  
**VRACS SECS** : La surcapacité est restée de mise en 2016  
**CONTENEURS** : Résultats peu satisfaisants pour K Line et Mitsui

..... 18

**PAROLES D'EXPERT** : Oser l'innovation... pour survivre !  
**JURIDIQUE** : Inscription du préjudice écologique dans le code civil  
**ASSURANCE** : Révision des conditions d'embarquement dans les ferries

■ **DOSSIER** ..... 26

Les effets de la crise économique perdurent

..... 62

**MANUTENTION** : Les opérateurs annoncent des volumes en hausse  
**PORTS** : Un record pour l'Espagne  
**PPA** : Modernisation des règles concernant les équipages

■ **ENQUÊTE** ..... 70

Le renouveau maritime espagnol

..... 80

**MÉTIERS** : La digitalisation  
**TECHNIQUE** : La cybersécurité maritime en 2017  
**VIE DES ENTREPRISES** : Xavier Beulin

■ **MARCHÉS** ..... 86

■ **AGENDA** ..... 88

## ILS ONT RÉAGI



## Fluvial et axe Seine

« Après votre article paru dans le numéro 5064-5065 sur le "plan Marshall" proposé par la FCPAS, je tiens à apporter les précisions suivantes. Le seul risque que je vois dans Seine Nord serait que le projet ne se fasse pas. La Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine, par la voix de son président, a récemment envoyé une charge contre Seine Nord. C'est l'incompréhension qui domine face à de telles déclarations, à la fois parce qu'aucune étude n'a apporté la démonstration du moindre détournement de trafic potentiel pour le GPMH lié à Seine Nord, ni surtout parce que la FCPAS méconnaît l'alliance objective qui devrait être la règle entre tous les acteurs économiques de l'axe, lequel ne se limite pas à Rouen-Le Havre. Je rappelle au passage que les armateurs fluviaux ont voté favorablement au projet Serqueux-Gisors dans les trois conseils de développement où ils siègent, car le dynamisme de l'axe Seine procède de l'addition de chacune de ses composantes. Soit nous gagnons tous, soit nous perdons tous. Autre sujet en cours au Havre, la réalisation d'une chatière qui permettrait de desservir directement Port 2000 pour les unités fluviales. Nous nous battons de toutes nos forces pour que la révision du CPIER intègre la réalisation de ce projet, et ce par anticipation à Seine Nord. Le GPMH veut jouer dans la cour des grands. Il en a a priori tous les atouts, sauf un, il est le seul port du range Nord à ne pas disposer d'un accès direct fluvial. Le rapport Fourneyron-Revet pointe d'ailleurs à juste titre ce qui apparaît aujourd'hui comme un handicap majeur pour le développement des flux opérés par le transport fluvial et le désenclavement du port. » ■

**Didier Léandri, président délégué  
du Comité des armateurs fluviaux (CAF)**

## ON REMBOBINE

## ■ DOSSIER TRANSMANCHE

## Ports normands associés

JMM5070 – 17 février

Dans le dossier transmanche, nous avons traité les trafics des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg séparément. Ces deux établissements appartiennent à Ports normands associés (PNA). Or, Antoine de Gouville, directeur des équipements portuaires de la CCI de Caen-Normandie, nous a informés de certaines imprécisions. Nous avons écrit : « Ports normands associés, qui gère les deux ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg (...). » Il fallait comprendre que les deux ports de Cherbourg et Caen-Ouistreham sont sous la propriété de PNA. Ensuite, dans l'article consacré à Caen-Ouistreham, nous avons indiqué que les deux ports avaient enregistré une croissance de 15 % en 2015. Or cette progression est à mettre à l'actif de l'ensemble de PNA. Enfin, la CCI de Caen-Normandie réfute le montant de 1,5 M€ d'investissement sur le terminal de Ouistreham. « Celui-ci n'est pas correct », affirme Antoine de Gouville.

## ■ V SHIPS

## « Un écart grave au droit social »

JMM5069 – 10 février

**Ce qui a changé :** Lors d'une réunion de commission paritaire prévue de longue date et organisée par Armateurs de France le 16 février, la direction de V Ships a été conviée pour un échange avec les organisations syndicales. Celles-ci ont découvert en arrivant la présence de représentants de la compagnie basée à Nantes. La direction de V Ships a expliqué les raisons de sa décision unilatérale de diminuer les taux de congés payés et de conduite pour ses marins. Il en va de la pérennité de la compagnie et des emplois de marins dans un contexte d'extrême concurrence sur un marché international. Si certains syndicats ne contestent pas les difficultés économiques de V Ships, tous continuent à dénoncer la méthode employée par cette compagnie française qui, en décidant seule une telle évolution, ne respecte pas la réglementation sociale en vigueur. Pour eux, en procédant ainsi, V Ships ouvre la voie à de telles méthodes au sein d'autres compagnies et à l'instauration d'un dumping social au détriment des marins français.

# Les ports à la porte

■ Nous vous présentons avec ce numéro le premier volet de notre nouvelle offre éditoriale.

Ce mensuel viendra compléter les éditions hebdomadaires du *Journal de la Marine Marchande*. Dans le courant du premier semestre, nous ouvrirons un site Internet dédié aux acteurs du transport maritime et international. Cette offre plus large et mieux adaptée aux niveaux de lecture actuels est destinée à répondre à vos attentes en matière d'information. De l'analyse, des actualités et l'enrichissement de nouvelles rubriques. L'arrivée de cette nouvelle formule intervient dans une période intéressante avec l'ouverture de la campagne électorale pour l'élection présidentielle. Les candidats sont dans les starting-blocks. Il a fallu patienter pour les voir donner un premier aperçu de leur programme. Ne soyons pas cyniques au point de se dire qu'ils auraient pu parler des clusters portuaires et maritimes. Laissons leur le temps de prendre leurs marques. Nous avons tenté d'approcher les différents prétendants à l'Élysée pour avoir leur vision de ce que doit être la politique maritime et portuaire de demain pour le pays, mais aussi au niveau européen. Ils ne nous ont pas répondu à l'exception de Philippe Folliot, membre de l'équipe de François Fillon. Que pourrions-nous attendre des politiques de demain ? Après plusieurs décennies de relégation en troisième division, le maritime et le portuaire ne semblent toujours pas être parmi les principales préoccupations de nos politiques français et européens. Dernier moment de grande solitude, la semaine européenne du maritime. Elle porte bien son nom. Les intervenants y ont parlé de transport maritime à courte distance, de conditions de travail des marins, de besoin d'aides financières pour la recherche et le développement. Jamais la question portuaire n'a été abordée. Il faut pourtant rappeler la place des ports en Europe. Les manutentionnaires emploient 220 000 personnes directement et un million indirectement. Ils investissent chaque année 40 Md€. Que faut-il de plus pour que le monde politique accepte de se pencher sur l'avenir de ce secteur qui, en termes d'emplois, et donc de résorption du chômage, représente un potentiel majeur ? Il nous semble dommageable pour l'économie française et européenne, mais aussi pour la cohésion sociale, que les candidats à l'élection présidentielle laissent les ports à la porte de la campagne. En nous posant comme le journal des clusters maritimes et portuaires, nous serons toujours le caillou dans la chaussure des politiques pour leur rappeler l'importance économique, sociale et politique de cette filière. ■



**Hervé Deiss**  
Rédacteur en chef

## Départ de Michel Neumeister

Après trois décennies passées au *Journal de la Marine Marchande*, notre collègue Michel Neumeister a fait le choix de donner un nouveau cap à sa carrière en décidant de faire jouer sa clause de cession. Chef de rubrique au JMM, il quitte notre équipe pour de nouveaux cieux. Journaliste, il a parfois dérangé certains de nos interlocuteurs en voulant les pousser dans leurs retranchements. Son ton parfois acide s'est toujours cantonné à vouloir rapporter la réalité des faits avant les commentaires personnels. L'ensemble des équipes du *Journal de la Marine Marchande* lui souhaite une bonne continuation dans son parcours.

Hervé Deiss

## GIP cède ses actifs

Le 22 février, Infracapital et InfraVia, fonds d'investissement spécialisés dans les infrastructures, ont signé un accord pour la reprise des actifs portuaires de GIP (Gruppo Investimenti Portuali). La nouvelle répartition du capital n'est pas encore dévoilée. Les deux fonds seront actionnaires à parts égales et un des fondateurs du GIP, Giulio Schenone, conservera une part dans cette structure.

H.D.

## CSMM

# L'avant-projet du décret sur la flotte stratégique adopté

Lors d'une réunion du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) le 23 février, la flotte stratégique a été à l'ordre du jour. Le rapport du groupe de travail a été validé. Éric Banel, délégué général d'Armateurs de France, explique les avancées.

**Journal de la Marine Marchande (JMM) :**  
Que faut-il retenir de l'échange sur la flotte stratégique au CSMM ?

**Éric Banel (É.B.) :** Il y a sur ce sujet un accord très large entre les organisations patronales et syndicales. Ce n'était pas acquis. Pour tous, la flotte stratégique est d'abord une démarche de filière qui prend en compte les emplois et les compétences, à terre et en mer. Il ne sert à rien de dire qu'un segment de flotte est stratégique si nous n'avons plus les compétences pour armer les navires ou en assurer la gestion et le suivi à terre. La disparition de la filière sismique est ici exemplaire car, au-delà du désarmement des navires, c'est bien la perte d'un savoir-faire et d'une expertise reconnus qui rend tout retour en arrière impossible. Plutôt que de flotte, il faut donc parler de filière stratégique.

**JMM : Comment fonctionnera le nouveau dispositif ?**

**É.B. :** Le dispositif proposé est souple et évolutif. Sa gouvernance reposera sur une institution ancienne, le commissaire délégué aux Transports maritimes, aujourd'hui le directeur des Affaires maritimes. Nous partons de l'existant, que chacun avait perdu de vue, et lui donnons davantage de force et de cohérence. Les missions du commissariat ne seront plus limitées aux seuls besoins des armées ou de l'État, mais couvriront l'ensemble des besoins de la nation, de la sécurité des approvisionnements et des communications aux énergies marines et à la recherche océanographique. Elles incluront les services, qui constituent l'avenir de nos métiers. Le travail qu'Armateurs de France a mené sur la loi de 1992, qui vient de s'achever, est précurseur, mais nous allons bien au-delà.

**JMM : Quelles sont les étapes suivantes ?**

**É.B. :** Notre rapport a été validé par le CSMM le 23 février. L'avant-projet de décret lui est annexé. Il appartient à la présidente du CSMM de



■ Éric Banel, délégué général d'Armateurs de France.

transmettre ces deux documents au ministre, qui décidera des modifications à leur apporter. Le groupe de travail a demandé une validation et une publication du décret avant la fin de cette mandature, afin de sécuriser le dispositif. Le fort consensus des acteurs sur le sujet devrait y contribuer.

La flotte stratégique ne se résume à un simple décret. L'étape suivante consiste à définir une vraie stratégie de flotte, avec des outils nouveaux sur le financement des navires, la formation ou la contractualisation entre l'État et les armateurs. Sans stratégie, sans vision de long terme, tout ce que nous avons tenté de construire restera sans suite, et ce bel et fragile édifice qu'est la flotte stratégique s'effondrera. Là réside le véritable enjeu. ■

**Propos recueillis par Clotilde Martin**



© G.L.B.

## RÉPARATION NAVALE

# Reprise en vue pour Damen Brest

Après l'arrêt technique de la drague *Leiv-Eriksson* de l'armement Jan De Nul, et du LNG-Gaselys pour des travaux importants, ajoutés au cargo *Cape-Town-Star* en avarie, Damen Brest enregistre avec satisfaction l'arrivée du shuttle-tanker *Windsor-Knutson* en ce début 2017. Ces unités seront suivies par le *Sallie-Knutson* puis par deux autres shuttles du même armement norvégien pour des arrêts techniques classiques d'environ deux semaines.

De bonnes raisons d'espérer après le passage à vide de l'année 2016. Celle-ci avait pourtant bien commencé pour la réparation navale brestoise avec l'arrivée de l'*Emma-Mærsk*. Elle s'est finalement révélée très difficile avec 40 navires accueillis en 2016 contre 66 en 2015. Ceci dans un environnement très concurrentiel entre les chantiers et des arrêts techniques différés au maximum par les armateurs. ■

**G.L.B.**

## PORT

# Une nouvelle plate-forme pour le traitement des grumes au Havre

L'Union maritime et portuaire du Havre (Umep) et la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine (FCPAS) ont mis en place le 23 janvier une plate-forme mutualisée de traitement des grumes par solution thermique (71 °C sous écorce), une méthode homologuée par le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Forêts ainsi que par la Direction générale de l'alimentation en charge des dispositions phytosanitaires (DGAL). L'Umep et la FCPAS ont pris cette initiative suite à la décision du ministère de l'Agriculture de ne plus délivrer de certificat phytosanitaire depuis le 1<sup>er</sup> juillet pour l'exportation de grumes traitées chimiquement. Selon les organisations professionnelles, cette décision a eu pour conséquence de créer une distorsion de concurrence au profit des ports d'Europe du Nord. L'Umep et la FCPAS ont donc voulu donner un signal fort tant pour la filière que pour les professionnels portuaires. Les exportateurs tout comme les sociétés en charge des traitements ont planché sur la solution thermique. Située sur le site de la Compagnie nouvelle de manutention et de transports, sur la commune de Sandouville près du Havre, au plus près des quais de chargement, cette plate-forme est d'ores et déjà opérationnelle. Le trafic des grumes au Havre est estimé à 45 000 conteneurs par an.

Jacques Laurent

## POUR UNE MÉDITERRANÉE PLUS PROPRE

Parmi les cinq objectifs français présentés lors du séminaire international du 23 février sur le thème « *quelles solutions pour la Méditerranée ?* » figure la « *mobilisation contre les pollutions d'origine maritime* ». Deux actions sont proposées. Dans le premier cas, il est question de renforcer l'efficacité des protocoles de la convention de Barcelone sur la réduction des pollutions des navires grâce à l'approfondissement des coopérations entre les États riverains, « *notamment à travers le réseau Ménélas des procureurs et par un dispositif de sanctions renforcé* ». En juin 2009, des magistrats d'une dizaine d'États méditerranéens se sont réunis à Marseille pour tenter de mettre sur pied un dispositif efficace et homogène de lutte contre les rejets volontaires d'hydrocarbures par les navires : moyens de détection, PV de constatation de l'infraction commun à tous les États, création d'une juridiction spécialisée comme il en existe à Marseille et à Brest, mise en place d'amendes d'un niveau significatif. La deuxième action consiste à « *initier une concertation entre pays riverains sur la possibilité de soumettre à l'OMI, à plusieurs pays, le dossier en vue de créer des zones Seca et Neca* » en Méditerranée, comme en Baltique et en Manche-mer du Nord.

Michel Neumeister





**PHILIPPE FOLLIOT**

MEMBRE DE L'ÉQUIPE DE FRANÇOIS FILLON

# France doit s'imposer comme une puissance maritime et mondiale >>

**Philippe Folliot, député du Tarn, est membre de l'équipe de campagne de François Fillon. Il plaide pour une approche nouvelle des questions maritimes et portuaires en intégrant les questions maritimes dans un ministère de l'Outre-mer et de la Mer.**

**Journal de la Marine Marchande (JMM) : Vous êtes membre de l'équipe de campagne de François Fillon. Est-ce qu'il existe une approche unique des questions maritimes et portuaires au sein de cette équipe ?**

**Philippe Folliot (P.F.) :** Les arbitrages sur les questions maritimes et portuaires ne sont pas encore définitivement opérés à ce jour. J'ai vu longement François Fillon le 21 février, il a été très sensible à l'approche que je défends et propose de lier l'outre-mer et la mer. La raison en est simple. Depuis plusieurs années, il n'existe pas de réelle incarnation de la politique maritime au plan gouvernemental. Nous devons mener une politique ambitieuse à long terme. L'approche que je propose s'apparente à une vision gaullienne de la mer. Lorsque dans les années 1960 le général de Gaulle a lancé des grands programmes maritimes et portuaires, ils ont eu des effets jusqu'à nos jours. Nous devons décliner cette approche aujourd'hui.

**JMM : L'association entre l'outre-mer et la mer est originale par rapport aux différentes politiques menées au cours des dernières décennies. Comment permettre à toutes les composantes du maritime de se retrouver dans un ministère aussi large ?**

**P.F. :** Pour bien comprendre cette approche, il faut revenir en arrière. L'économie maritime a été le parent pauvre de la politique au cours des dernières années, sans distinction de majorité. Cette politique maritime a été portée par le Secrétariat général à la mer. Nous avons eu d'excellentes personnalités qui ont occupé ce poste, mais malgré leurs

qualités et tous les efforts entrepris, ils ont peu pesé sur la politique à mener. Nous devons désormais sortir de ce cadre pour mettre en avant d'autres éléments. La politique maritime doit être incarnée avec un ministère de la Mer. De plus, le domaine maritime est lié aussi à l'outre-mer. Alors si le monde ultramarin et celui de la mer ne se sont jamais parlés, il faut maintenant les marier.

Cette absence de dialogue, toute relative, entre le monde de la mer et des ultramarins vient d'une certaine négation par des ultramarins de leur maritimité. Seules la Polynésie et la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon ont développé une approche maritime. Le rôle de ce grand ministère de l'Outre-mer et de la Mer permettra de réconcilier les collectivités ultramarines et la mer, mais aussi d'apporter une vision de la mer sur une autre échelle internationale. Aujourd'hui, les politiques considèrent la France comme une puissance européenne et continentale alors qu'elle est mondiale et maritime.

**JMM : En liant l'outre-mer et la mer, vous proposez une politique radicalement différente de ce qui a été fait au cours des précédents quinquennats et notamment pour les territoires ultramarins. Cette politique maritime ne doit-elle pas aussi passer par un développement de l'économie maritime et portuaire sur l'ensemble du territoire français, métropolitain et ultramarin ?**

**P.F. :** Nous devons modifier notre politique. Pour l'outre-mer, les différents gouvernements ont eu une approche sociale du devenir de ces territoires. Notre approche



© H.D.

propose de changer les choses et d'adopter une vision économique du développement. L'économie maritime mondiale représente aujourd'hui quelque 750 Md\$. En 2030, ce secteur passera à 1 500 Md\$. En France, l'économie bleue pèse 75 Md\$ et environ 300 000 emplois. Une filière qui devrait continuer à croître. Je souhaite que le prochain gouvernement adopte une politique maritime volontaire, ambitieuse et tournée vers l'avenir et l'économie. Dans les prochaines années, l'économie bleue devrait créer près de 600 000 emplois. En liant l'outre-mer et la mer, il apparaît que le tiers de cette économie bleue se déclinera aussi sur l'outre-mer et cela créera 200 000 emplois dans les départements et collectivités ultramarines. Nous pourrions donc avoir une approche économique du développement et créer de l'emploi. Cette vision du maritime permet de disposer de hubs pour cette économie et pour la francophonie, ce qui est important pour la France mais aussi pour l'Europe.

**JMM : Cette approche consacre une partie pour le développement du portuaire ?**

**P.F. :** La politique portuaire doit être une composante importante de ce ministère. Prenons l'exemple de Port Réunion. Il traite environ un dixième de celui du Havre. Si nous le ramenons à l'échelle de la population du territoire qu'il dessert en comparaison avec celui du Havre, il ne devrait faire que 1/25<sup>e</sup> du trafic du Havre. Cela démontre l'importance que ce port a su prendre au niveau régional

et nous pouvons encore faire mieux. Notre intérêt, en disposant de ports compétitifs dans cette région, est de rayonner dans le grand sud-ouest de l'océan Indien et de faire de Port Réunion, avec le soutien de l'industrie maritime, un grand hub d'intérêt régional. Il faudra faire de même pour les Antilles, Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon, Port du Pacifique. Il faut que nous profitions de notre position et des atouts que représentent les collectivités ultramarines. En effet, ces collectivités se situent dans des zones parfois tourmentées politiquement. Elles apportent, pour leur part, une stabilité. Elles offrent des capacités économiques et de développement de la francophonie. À l'inverse, l'outre-mer a tourné le dos à la mer et a disposé d'un système social qui n'incite pas toujours au dynamisme économique.

Ce grand ministère de l'Outre-mer et de la Mer s'inscrira dans la durée avec une vision à long terme. Nous devons mettre un terme aux politiques antérieures et cesser de saupoudrer ces questions dans différents ministères afin de lui donner un poids réel dans l'économie.

**JMM : De nombreuses voix s'élèvent à la veille des élections présidentielles pour demander aux candidats pour une nouvelle politique maritime et portuaire. Pensez-vous qu'il faille réformer une nouvelle fois les ports pour leur donner une nouvelle dynamique ?**

**P.F. :** Il ne faut pas parler d'une réforme des ports mais plutôt d'une ambition renouvelée. Les ports français

ont besoin de souplesse pour pouvoir être compétitifs. Leur modèle économique est aujourd'hui menacé, faute d'investissements suffisants. Le prochain gouvernement devra prévoir des moyens pour réaliser des investissements importants sur tous les ports français, métropolitains et ultramarins. L'enjeu n'est pas l'équipement des ports, qui est plutôt bon, mais leur desserte, notamment ferroviaire et fluviale. Il faut aussi avoir une réflexion générale sur la place de ces ports et leurs liaisons avec l'hinterland. Le Havre, pour continuer avec lui, doit se placer comme le port de l'Île-de-France. Si Paris avait été au bord de la mer, l'approche politique des questions maritimes aurait été complètement différente.

**JMM : Dans un ouvrage que vous avez coécrit avec Xavier Louy, « France sur mer, un empire oublié », vous décrivez trois enjeux majeurs de la mer : l'eau, l'énergie et l'alimentation. Cela signifie-t-il que votre approche maritime est avant tout une question de souveraineté sur la zone économique exclusive ?**

**P.F. :** La France dispose de la deuxième zone économique exclusive de la planète. Nous sommes présents sur les trois plus grands océans, Atlantique, Indien et Pacifique. Notre ZEE apparaît comme une des plus équilibrées de la planète puisque nous disposons de mers chaudes, tempérées et de mers froides. Si nous comparons l'étendue terrestre et maritime, nous disposons d'une superficie plus grande que celle de la Chine. Ceci constitue un atout indéniable pour notre pays. De plus, notre économie est composée de grands groupes internationaux et de PME qui s'inscrivent comme des leaders mondiaux sur les questions maritimes. L'exemple le plus caractéristique est celui du groupe CMA CGM qui se situe en troisième place des transporteurs conteneurisés du monde. Il faut que nous sachions miser sur cet atout. Pour la France, l'économie bleue est un atout qu'il faut savoir jouer.

**JMM : Vous êtes intervenus dans le cadre de votre mandat de député pour vous opposer à la signature d'un traité sur la souveraineté de l'île de Tromelin. Est-ce là une première approche de votre politique maritime ?**

**P.F. :** Le traité proposé par le gouvernement sur la souveraineté de l'île de Tromelin m'est apparu comme inique. Il s'agissait de prévoir une cogestion de notre souveraineté. En acceptant la signature de ce texte, nous aurons ouvert la porte au détricotage de notre souveraineté à l'outre-mer. Il faut être ferme sur les principes et conserver notre pleine et entière souveraineté sur notre zone économique exclusive. En proposant ce traité, il est apparu que notre pays se trouve à la croisée des chemins. Soit nous décidons d'abandonner notre souveraineté, soit nous adoptons une approche plus volontaire, plus dynamique, en décidant de prendre en compte la véritable réalité de cette dimension maritime et d'en faire un atout pour notre économie et celle de l'Europe. J'ai choisi la seconde. ■

**Propos recueillis par Hervé Deiss**



**Quel a été votre premier contact avec la mer ?**

Je suis originaire du Tarn et donc pas forcément lié à la mer. La première fois que j'ai eu un contact avec la mer a été lorsque j'ai reçu en cadeau un atlas. J'avais huit ans. Dès que je l'ai ouvert, j'ai voyagé avec lui autour du globe et pris conscience de l'importance de la mer sur notre planète.

**Vous avez toujours gardé un contact passionné avec la mer ?**

Oui. J'ai même vécu une sorte de « frustration ». J'ai été incorporé, pendant mon service militaire, dans la Marine nationale. J'ai toujours regretté de ne pas avoir pu embarquer sur le Jeanne-d'Arc. Pour moi, cet embarquement était un rêve. Dès que j'ai été élu à l'Assemblée nationale en 2002, je me suis intéressé aux questions de Défense nationale et le domaine maritime s'est ouvert à moi.

**Quel est votre plus beau souvenir en rapport avec la mer ?**

Plus qu'un souvenir, je dirais que c'est une image. Je me suis rendu dans les Terres australes antarctiques françaises. Au petit matin j'ai vu au loin apparaître l'île de Saint Paul, dans le nord de Kerguelen, dans le brouillard. Cette image est gravée dans ma mémoire et représente une belle image de la mer.

**Et le pire souvenir ?**

Toujours dans le cadre de ma mission parlementaire dans les îles d'outre-mer, j'ai eu l'occasion de me rendre à Clipperton. Cette île est inhabitée mais quand je suis arrivé, j'ai vu une plage jonchée de déchets rejetés par la mer. C'est une image désolante.

# Une norme ISO pour le so au GNL

**La norme ISO numéro 20519: 2017, publiée mi-février, précise les exigences applicables aux équipements et systèmes de transfert de gaz naturel liquéfié utilisés pour le soutage de navires fonctionnant avec ce carburant. Elle complète le code IGF de l'OMI.**

L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a publié mi-février une norme pour la sécurité des opérations de soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié (GNL). Cette nouvelle norme ISO numéro 20519:2017, « *navires et technologie maritime-spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié* », a été élaborée pour satisfaire à un besoin industriel identifié par l'Organisation maritime internationale (OMI) et pour répondre à une demande de la Commission européenne et du Baltic and International Maritime Council (Bimco). Elle a été conçue pour accompagner le *Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair* (code IGF) de l'OMI. Celui-ci est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

Les opérations de soutage de GNL sont d'un type particulier, où le GNL est transféré d'une source de distribution déterminée vers un navire alimenté au GNL. Différents acteurs participent à cette opération : personnel de bord, fournisseur de GNL, ports, personnel chargé de la sécurité et administrations. Pour l'ISO, « *avec l'accroissement de la hausse des demandes d'opérations de soutage de GNL pratiques, rentables et effi-*

*cientes, il était nécessaire d'élaborer une norme internationale pour s'assurer que les opérations de soutage de GNL puissent être effectuées en toute sécurité* », notamment par tous ces intervenants. La norme aidera les opérateurs à sélectionner des fournisseurs de combustible respectant des normes relatives à la sécurité et à la qualité du combustible définies.

## Normaliser les opérations de soutage

L'utilisation du GNL comme combustible pour navires a augmenté sous l'effet de nombreux facteurs économiques et environnementaux, rappelle l'ISO. Bien que des bâtiments et navires fonctionnant au GNL soient en service depuis plus de dix ans, la plupart d'entre eux sont exploités dans des zones réduites et bien définies en pratiquant des opérations de soutage de GNL spécialement conçues pour le service de ces navires. L'augmentation du nombre de navires fonctionnant au GNL correspond à la hausse du nombre de régions où ces navires sont appelés à servir. Il est donc nécessaire de normaliser les opérations de soutage de GNL à l'échelle internationale dans une mesure raisonnable, de manière à ce que les exploitants de navires dis-



# soutage des navires

## UN TRAVAIL PARTAGÉ

La norme ISO 20519 « établit les exigences applicables aux équipements et systèmes de transfert de GNL utilisés pour le soutage de navires fonctionnant au GNL » qui ne sont pas couverts par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (Code IGF). Le domaine d'application d'ISO 20519 comprend les cinq éléments suivants :

1. Matériel : systèmes de transfert de liquide et de vapeur.
2. Procédures opérationnelles.
3. Exigence pour le fournisseur de GNL de fournir un bon de livraison de soute de GNL.
4. Formation et qualifications du personnel intervenant.
5. Exigence pour les installations de GNL de respecter les normes ISO et les codes locaux applicables.

Ont participé au groupe de travail qui a élaboré ISO 20519 des spécialistes du secteur maritime, des fabricants de matériel, la Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF), des sociétés commerciales, des sociétés de classification et de registres internationaux ainsi que le Service des garde-côtes des États-Unis. Ce partage des connaissances a été un levier important pour établir une norme qui soit pratique et qui renforce dans le même temps la sécurité pendant les opérations de soutage de GNL.

### LE CHIFFRE-CLÉ

# 250

Mt/an

**C'est le marché total des soutes au niveau mondial. Il se compose à 75 % de HFO et à 25 % de MGO.**

En France, le marché total des soutes a atteint 1,8 Mt, soit moins de 1 % de la consommation mondiale. Selon un rapport de l'Association française du gaz (AFG), les projections pour 2030 en France donnent une fourchette de soute GNL qui va de 0,3 à 1 Mt/an. Ces quantités représentent 20 à 70 % du marché actuel des soutes en France.

posent des outils nécessaires pour sélectionner des fournisseurs de combustible pour navires qui respectent les normes de sécurité et de qualité de combustible établies, et que les opérations de soutage de GNL soient effectuées en toute sécurité. « Ce document peut être utilisé à la fois pour les navires participant au transport international et domestique, quelle que soit leur taille », précise l'ISO.

D'autre part, ces dernières années, les navires alimentés au GNL sont devenus de plus en plus grands, parcourent des distances toujours plus importantes et peuvent effectuer des opérations de soutage dans un plus grand nombre de ports, dans différents pays. Le nombre de parties intervenant dans ces opérations de soutage est donc en rapide augmentation. « Il était devenu nécessaire de normaliser les pratiques en matière de sécurité pour être sûr que, quel que soit l'endroit où les opérations de soutage auraient lieu, il existerait un ensemble commun d'exigences qui seraient comprises à tous les niveaux, qu'il s'agisse du fournisseur de combustible ou du

personnel de bord », souligne l'ISO. « Les exigences d'ISO 20519 peuvent être intégrées dans les programmes de gestion existants, et la conformité à ces dernières peut être vérifiée », explique Steve O'Malley, président du comité technique ISO/TC 8, Navires et technologie maritime, sous-comité SC 11, Transport intermodal et transport maritime à courte distance, et animateur du groupe de travail WG 8 du TC 8 qui a élaboré cette norme. « Cela est important car l'obligation de se conformer aux normes ISO est souvent reprise dans les contrats commerciaux et peut faire aussi l'objet d'un renvoi dans la réglementation locale. »

Enfin, l'utilisation du GNL comme combustible de navires étant relativement nouvelle, la norme devra être actualisée périodiquement pour intégrer les enseignements tirés au fil du temps et les progrès technologiques. Afin de faciliter ce processus, un groupe chargé de suivre les incidents de soutage de GNL a été créé et aidera à déterminer le moment où la norme devra être actualisée. ■ Clotilde Martin

# La surcapacité est restée

**Le dernier trimestre 2016 s'est avéré meilleur qu'attendu, selon les premières analyses menées par le Bimco. Le premier trimestre 2017 devrait confirmer cette tendance.**

Dans son analyse de marché mensuelle, publiée le 30 janvier, le Bimco (Baltic International Maritime Council) a constaté une faible croissance des vracs secs sur l'année, et ce en raison de la faible demande pour les céréales et les petits vracs. La hausse a été surtout tirée par les minerais de fer qui affichent une croissance de 6 %. Une bonne nouvelle pour l'industrie des vracs secs. Au global, continue l'organisation basée à Copenhague, la croissance de la demande en vracs secs s'est établie à 2,2 %. Et parce qu'une bonne nouvelle ne vient jamais seule, la Chine a augmenté ses importations de minerais de 7,5 %. « Cela signifie que pour la première fois, les importations de minerais par voie maritime et par voie terrestre ont dépassé le cap du milliard de tonnes importées », note le Bimco. Dans le même temps, les autres pays importateurs de minerais enregistrent une baisse de leurs importations. La raison de cette croissance des importations de minerais de fer vient de la hausse du prix de l'acier chinois sur le mar-

ché international. En juin, le coil chinois a été estimé à 2 705 yuans (372 €). Depuis la fin du premier semestre, le coil chinois est en hausse et a affiché un prix de 4 060 yuans (559 €). Une valeur qui a atteint son plus haut niveau depuis 2012. La demande du secteur de la construction et des infrastructures a largement participé à cette augmentation de prix.

## Le charbon n'est pas en reste

La Chine a continué d'importer massivement. Alors que, jusqu'en 2013, les approvisionnements chinois en charbon ont eu pour origine des destinations lointaines, en 2016, l'Indonésie s'est taillé la part du lion. Un effet négatif pour les armateurs puisque le nombre de tonnes/miles a baissé. Ils n'ont donc pas pu tirer un bénéfice de cette croissance de la hausse de la consommation de charbon de la Chine. Avec ce renouveau de la demande, les taux de fret ont pu progresser au cours de l'année. Le plancher atteint en février 2016 est rangé dans les archives. Si l'ensemble



# de mise en 2016

## LE CHIFFRE-CLÉ

**41** %  
**C'est la hausse de la valeur d'un navire de type Handysize de cinq ans au cours de l'année, selon VesselsValue.com.**

La valeur des vraquiers a touché des planchers en 2016. Sur les dernières semaines, les prix constatés sur le marché montrent une nette reprise. Ainsi, un navire Handysize de cinq ans a vu sa valeur augmenter de 41 %. Un Panamax construit avant 2002 a vu sa valeur augmenter de 35 % environ depuis février 2016.

des filières du vrac sec ont progressé, les Capesize ont, pour leur part, connu une année en dents de scie. Une volatilité qui tient avant tout, selon le Bimco, aux exportations de minerais brésiliens.

Parallèlement à la hausse de la demande, l'offre a enregistré une croissance de 2,25 %. « Les fondamentaux du marché se sont aggravés », indique le Bimco dans son analyse mensuelle. Le ferrailage de navires s'est élevé à 29 Mtpl en 2016 et les nouveaux navires ont pesé 47 Mtpl. Et dans ses prévisions pour 2017, le Bimco table sur une croissance nette de la flotte de 1,6 %. « Un taux supérieur à la croissance zéro que nous avons prévu pour un retour à la rentabilité du secteur. »

Par types de navires, la plus forte hausse est à mettre à l'actif des Handymax (40 000 tpl à 65 000 tpl). La flotte de ces navires a augmenté de 5 %. Les Panamax ont augmenté de 0,6 % grâce à l'envoi d'un grand nombre de navires à la démolition. Quant à la flotte des Capesize, elle a progressé de 1,6 %, soit légèrement moins que celle du marché.

Et 2017 ? Le premier trimestre de l'année est toujours moins actif en raison du Nouvel an chinois. Et celui de 2017 ne déroge pas à la

règle. Selon les premières prévisions, la demande devrait se réduire de 5,4 %. Néanmoins, plusieurs facteurs peuvent jouer et démentir ces premières prospectives. Les exportations de céréales et notamment le blé en sortie d'Argentine, les exportations de soja du Brésil et les sorties de blé d'Australie devraient être plus importantes. Autre élément qui laisse envisager un avenir meilleur pour le vrac sec, les livraisons de navires neufs. Sur les quatre dernières années, le mois de janvier et le premier trimestre plus globalement représentent 35 % des entrées en flotte des navires. Or, en 2017, si cette moyenne est respectée, la flotte devrait augmenter de 10,9 Mtpl au premier trimestre. Alors, sur l'ensemble de l'année, cette progression ne devrait pas dépasser les 33 Mtpl, soit 14 Mtpl de moins qu'en 2016. Pour le Bimco, la construction de la nouvelle route de la soie devrait jouer un effet catalyseur pour les vracs secs. La rénovation des infrastructures ferroviaires pour améliorer cette liaison pourrait largement participer à la croissance des importations de minerais de fer et de charbon. Encore une fois, ce sera la Chine qui devrait être le moteur du transport de vracs secs dans le monde en 2017. ■

**Hervé Deiss**

## LES FRETS PROGRESSENT EN AMÉRIQUE DU SUD

Au cours de la dernière semaine du mois de février, les taux de fret pour les céréales en sortie de Santos, au Brésil, vers l'Extrême-Orient ont augmenté, passant de 1,5 \$/t à 2,25 \$/t. Une anticipation de la prochaine saison des exportations brésiliennes qui doit démarrer en mars. Et les armateurs restent optimistes puisque la récolte 2017 de soja au Brésil s'est avérée abondante. « Le côté positif est que les affréteurs sont enclins à fixer des navires, même si les taux sont encore élevés », indique AgRural, un consultant spécialisé sur les céréales. Dans ce mouvement, un certain nombre de navires se rendent sur ballast vers les côtes de l'Amérique du Sud. Quelque 30 navires sont en attente au large de Santos et de nombreuses unités sont en route depuis le Pacifique.

# Résultats peu satisfaisants et Mitsui O.S.K Line

**Importantes par leur chiffre d'affaires, les compagnies K Line et Mitsui O.S.K Line sont présentes sur deux segments en déconfiture : le conteneur et les vracs.**

Présentés fin janvier, les résultats des neuf premiers mois de 2016 de la Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) sont mauvais : le revenu d'exploitation de 6,53 Md\$ (en chute de 22,2 % si exprimé en yen au taux de change du 31 décembre) s'est soldé au 31 décembre par une perte d'exploitation de 297,7 M\$ et une perte nette, part du groupe, de 468,5 M\$. Le total des actifs nets étant de 2,88 Md\$. La K Line est active principalement dans le transport conteneurisé (50,1 % de son revenu d'exploitation) et le vrac sec (44,48 %). En termes absolus, le conteneur représente donc 3,27 Md\$ de recettes et 205,1 M\$ de pertes d'exploitation. Le vrac sec a généré 2,90 Md\$ et 48 M\$ de pertes d'exploitation.

Entre le 31 décembre 2015 et le 31 décembre 2016, le yen s'est raffermi de 12,1 % par rapport au dollar, passant de 121,6 yens à 106,9 yens en moyenne sur neuf mois. Dans le même temps, le prix moyen de la tonne de combustible est passée de 325 \$ à 244 \$, soit presque 25 % de mieux pour le client.

Les explications de la K Line concernant ces résultats peu satisfaisants sont similaires à ceux évoqués par toutes ses consœurs : taux de fret historiquement bas du fait de la surcapacité et croissance faible de la demande de transport conteneurisé. Cela dit, les volumes transportés ont globalement augmenté de 5 %. Pour le vrac sec, les taux très bas constatés au début de l'année 2016 se sont améliorés. Le déséquilibre offre/demande se réduit mais les conditions de marché restent difficiles. Pour 2017, l'avenir est incertain. La compagnie renforce son programme d'économies d'année en année. Mais les résultats positifs se font toujours attendre.

## Une situation moins mauvaise pour Mitsui

Sans être satisfaisante, la situation de Mitsui O.S.K Line est moins mauvaise pour les neuf premiers mois de 2016. En chute de presque 18 % si exprimées en yen, les recettes dépassent les 9,28 Md\$. Le résultat d'exploitation est négatif à 17,8 M\$, alors qu'au 31 décembre 2015 il était de +82,3 M\$. Mais le résultat net, part du groupe, est positif à 163,3 M\$. Exprimé en yen, ce résultat net a augmenté de 43 %. Les actifs nets représentant 5,40 Md\$.

Contrairement à la K Line, le vrac (sec et liquide) est la plus importante activité de Mitsui (49 % du CA) et elle gagne de l'argent. Son chiffre d'affaires a été de 4,56 Md\$ (en baisse de 17,4 % exprimé en yen) et son résultat courant, de 221,5 M\$ (en baisse de 42,5 % exprimé en yen). Le CA du secteur conteneur a été de 3,84 Md\$ (en baisse de 20,4 % en yen), et la perte courante de 224 M\$. Elle s'est aggravée de presque 42 % par rapport à la perte des neuf premiers mois de 2015. Les activités « associées » (croisières, immobilier, remorquage, etc.) représentent 8,2 % du CA total, soit 764 M\$ (en baisse de 8,1 % en yen). Mais leur résultat courant a été en hausse de 26,2 % (en yen) à 78,1 M\$.

Pour la totalité de l'exercice fiscal (qui se terminera le 31 mars), la compagnie anticipe un CA de 13,81 Md\$, une perte d'exploitation de 74,56 M\$, un résultat courant, positif, du même montant et un résultat net, part du groupe, de zéro.



# pour la K Line

## TRISTE RAPPORT INTERMÉDIAIRE DE LA NYK

En novembre, Tadaaki Naito, président de la NYK Lines, a présenté le rapport semestriel (qui court du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre). Le CA s'établit à 9,16 Md\$ (taux de change Y/\$ au 30 septembre 2016), la perte d'exploitation s'élève à 221 M\$ et la perte récurrente atteint presque 240 M\$. Pour l'exercice complet, le président anticipe une perte, part du groupe, de 2,42 Md\$. Le transport de vrac a représenté plus de 37 % du CA, à 3,45 Md\$, et une perte récurrente de moins d'1 M\$. Le transport conteneurisé a constitué 30 % du CA, soit 2,76 Md\$. Mais sa perte récurrente est de 151 M\$. Les services logistiques apparaissent comme une « pépite » du groupe avec un CA de 2,23 Md\$ pour un résultat récurrent de 45 M\$.

Le président a terminé son allocution en présentant ses excuses aux actionnaires pour les soucis que leur a causés la division transport de véhicules en violant le droit de la concurrence. Cette division a été condamnée au Japon en mars 2014 à une amende de 128,9 M\$ pour entente notamment sur les prix et les services. Début janvier, le président a invité les responsables de cette division à adopter une « nouvelle » approche des besoins de ses clients, à augmenter l'efficacité « sans être contraints par les pratiques acceptées du passé ».

### LE CHIFFRE-CLÉ

# 429 M\$

C'est le montant des pertes d'exploitation cumulées de l'activité conteneurs de la K Line et de Mitsui O.S.K. Line pour les neuf premiers mois de l'exercice fiscal 2016/2017.

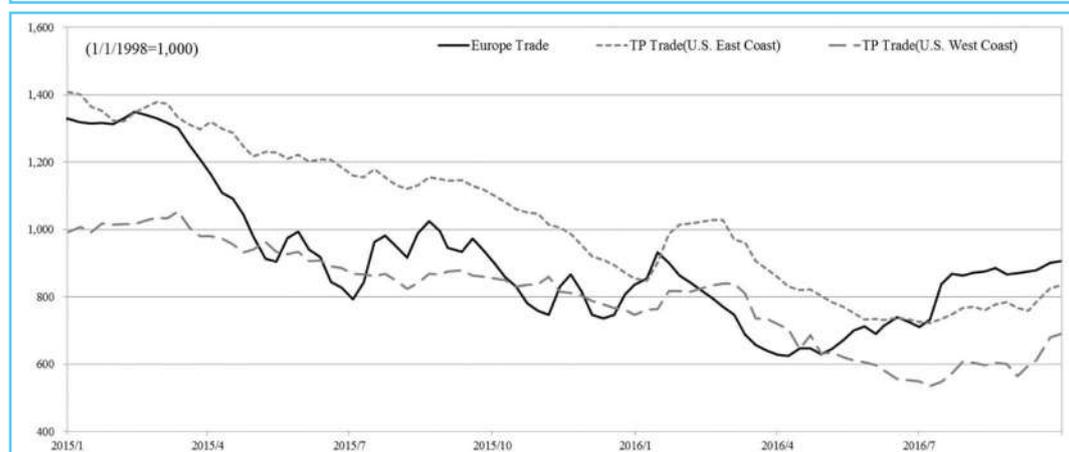
Le chiffre d'affaire cumulé de cette activité pour les deux compagnies a dépassé les 7,1 Md\$. Pour mettre fin aux pertes récurrentes de cette activité, la K Line, Mitsui O.S.K. Line et la NYK ont décidé de fusionner en une seule entité leur activité conteneurs. Cette société devrait être opérationnelle en avril 2018.

Si Mitsui a bien constaté qu'avant les vacances du Nouvel an chinois les taux spot du transport conteneurisé sont restés à un « haut » niveau, elle continue à anticiper la « poursuite d'une situation difficile » pour le secteur. Aucune des deux compagnies n'a donné de détails sur l'avance-

ment du projet visant à regrouper en une seule entité les activités conteneurs de K Line, Mitsui et NYK. Annoncée le 31 octobre, la mise en œuvre opérationnelle de cette nouvelle compagnie est prévue pour avril 2018. ■

**Michel Neumeister**

### Évolution des taux de fret conteneurisés



Source : Mitsui O.S.K. Lines

# 2017 : oser l'innovation...



© P.H.D.

## Yann Alix

Directeur de la  
Fondation Sefacil

Depuis la cassure historique de l'été 2008 et malgré une embellie trop courte en 2010, le secteur du transport maritime conteneurisé continue de naviguer en eaux troubles. Les armements dominants ne parviennent toujours pas à assainir une industrie pas tout à fait comme les autres.

Peu de consommateurs ont conscience que la révolution somme toute basique d'une boîte métallique standardisée a impacté leur mode de vie autant qu'Internet ou le téléphone cellulaire. L'espace-temps et l'espace-coût se sont trouvés sublimés par la capacité à mettre en relation à travers la planète des millions de boîtes remplies de milliards de produits manufacturés transportés par des milliers de navires porte-conteneurs. Il n'est jamais inutile de rappeler qu'un t-shirt arrivant au port du Havre en provenance de Shanghai subit un coût de transport maritime unitaire inférieur à un timbre-poste, alors qu'il vient de parcourir plus de 10 000 km en traversant le canal de Suez. Alors pourquoi, ces dernières années, les compagnies maritimes dominantes ne prospèrent-elles pas, considérant que 90 % du commerce mondial est transporté par leurs navires ? Une partie de la réponse repose sûrement dans l'incapacité à oser des modèles d'affaires disruptifs, en scission avec la sacro-sainte course au gigantisme (des navires, des alliances, des terminaux, etc.) susceptible de générer d'hypothétiques économies d'échelle et d'envergure. Les résultats éco-

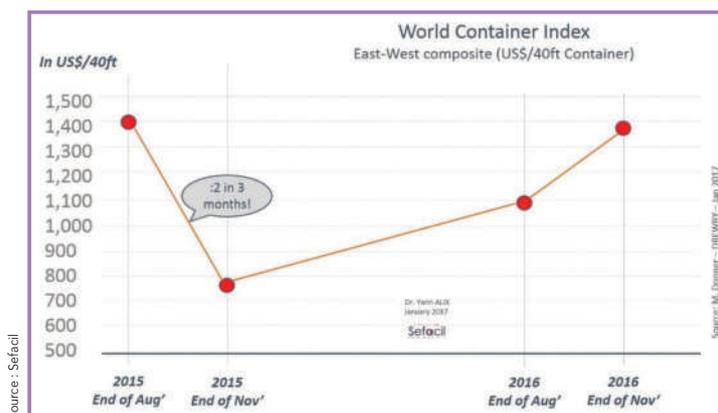
nomiques et financiers sur le dernier quinquennat tendent à le prouver : aucune compagnie maritime du top 20 des armements de lignes régulières ne réussit à consolider trimestre après trimestre des résultats positifs. Nicolas Terrassier, fondateur d'Isemar, a écrit il y a 20 ans : « La faible rentabilité du transport maritime, un besoin d'audace et d'imagination. »

## 2016 : année unique... mais toujours rien de nouveau

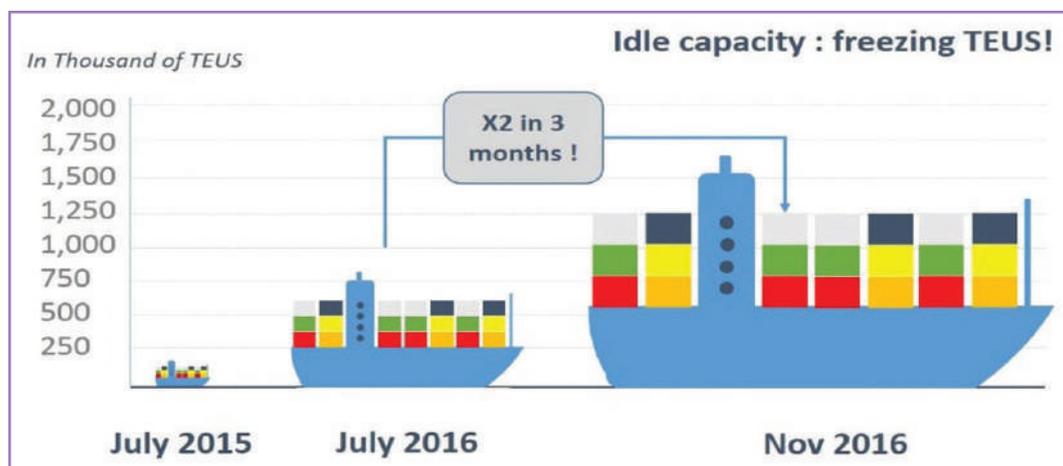
Avec cinq fusions-acquisitions, trois nouvelles alliances stratégiques globales et une faillite retentissante, 2016 restera dans les annales conteneurisées comme une année désastreuse. Pour 2017, la situation demeure inquiétante puisque les taux de remplissage sur les deux premiers mois de l'année sur les grandes routes commerciales Est-Ouest ne semblent pas tant dégradés, selon plusieurs témoignages de professionnels du secteur. Les mêmes maux génèrent toujours les mêmes conséquences.

Le taux de fret moyen demeurait, à fin novembre, au même niveau qu'à la fin de l'été 2015. Moins de 1 500 US\$ pour transporter 28 tonnes métriques de marchandises demeure juste intenable. Le retour durable au-dessus des 2 000 \$/40' ne semble être qu'un pis-aller conjoncturel. Pour épurer une offre de transport supérieure à la demande de services, les armements ont recours peu ou prou aux mêmes recettes. Le démantèlement tout d'abord à la fin 2016 de plus de 1,5 MEVP qui attendent des jours meilleurs. En clair, près d'un navire sur dix (en EVP) n'est pas exploité d'un point de vue commercial en ce début d'année 2017.

Le déchirage des coques les plus anciennes ou les moins adaptées aux demandes du marché



# pour survivre !



Source : Sefacil

constitue un autre révélateur de la normalité stratégique des armements. Quand vous avez trop de navires, vous envoyez à la casse les plus coûteux. L'année 2016 a vu plus que tripler la capacité déchirée malgré une rémunération de la tonne d'acier non favorable.

Ralentir la frénésie des carnets de commande constitue une troisième parade à une surcapacité destructrice de valeur. Avec près de 2 MEVP pour le seul top 5, la sagesse ne semble pas de mise puisque la capacité en commande équivaut presque à la totalité de l'actuelle flotte conteneurisée de CMA CGM. Pour 2017, la nouvelle capacité déjà connue devrait être deux fois supérieure à la demande du marché.

uberisation des flottes et des modes de gestion des services maritimes ? La diversification stratégique d'un géant comme Amazon pour révolutionner les relations entre consommateurs, transporteurs et distributeurs ? Ou alors, on attend l'usage de carburants alternatifs propres (ou pas). On ressort des voiles géantes amovibles pour navires commerciaux hydrofoils hybrides ? On repense entièrement la verticalité des maintenances et la gestion des ruptures de charge intermodales ? Ou on rêve de navires tellement automatisés que moins de cinq navigateurs pourraient suffire ? Autant de questions qui devraient alimenter nos prochaines chroniques, à commencer par celle d'Olaf Merk. ■

**Yann Alix,**  
directeur de la Fondation Sefacil

## 2017... et après ?

Après avoir plus que doublé en 2016, l'incertitude plane sur un éventuel retour durable d'un UFO 380 au-dessus des 500 US\$ la tonne. Concrètement, et malgré des parades stratégiques comme le ralentissement de la vitesse commerciale des navires ou la mise en rotation d'unités supplémentaires sur des schémas hebdomadaires, 2017 risque d'être encore plus compliquée que 2016 avec une dégradation des rentabilités qui impose de nouvelles approches.

Alors, quelles parades stratégiques ? Quelles innovations disruptives ? La révolution numérique avec des contrats globaux géants comme ceux qui unissent Alibaba et Mærsk Line ? Une

Source : Sefacil



# Un recueil de règles **pour** **dans les glaces polaires**

**Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier, le Code polaire est un recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires au sud de la latitude 60°S et au nord de la latitude 60°N, avec des exceptions en Islande, Nord Scandinavie et Russie.**

Quelles sont les routes polaires visées par ce *Polar Code* ? Il s'agit du passage du Nord-Est, reliant l'Europe à l'Asie via la Russie, désormais praticable pendant un certain laps de temps chaque année du fait de la fonte des glaces. Autre route, le passage du Nord-Ouest qui relie l'Atlantique au Pacifique en passant par les îles arctiques du grand Nord canadien. Ce passage n'est praticable que pendant l'été arctique car pris par les glaces le reste de l'année.

Le Code polaire a été élaboré par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour « renforcer la sécurité de l'exploitation des navires et atténuer son impact sur les gens et l'environnement dans les eaux polaires, qui sont éloignées, vulnérables et peuvent être inhospitalières ». Cet encadrement juridique international est « rendu nécessaire par l'accroissement du trafic maritime facilité par la diminution de la couverture glacière », rappelle la représentation permanente de la France auprès de l'OMI dans un texte publié le 11 février. La première partie du code polaire traite de la sécurité des navires et la seconde

de la prévention des pollutions. Chaque partie contient à la fois des dispositions obligatoires et des recommandations.

## Trois catégories de navires

Le Code polaire définit trois catégories de navires. Les navires de catégories A et B sont conçus pour la navigation dans les glaces. Les navires de catégorie A le sont pour être exploités dans « au moins de la glace moyenne de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace ». La catégorie B vise les navires pouvant être exploités dans « au moins de la glace mince de première année pouvant comporter des inclusions de vieille glace ». Enfin, les navires de catégorie C (les navires de croisière du Ponant, par exemple) sont conçus pour les eaux libres avec des conditions de glace moins rigoureuses que celles des classes A et B.

Le Code polaire couvre tous les domaines de l'exploitation d'un navire, qu'il s'agisse de structure, de propulsion, de stabilité, d'engins de sauvetage, de radiocommunication, mais aussi de procédures de navigation, de qualification des équipages ainsi que des mesures de prévention de la pollution (par les hydrocarbures, le transport en vrac de produits chimiques, les eaux usées et les ordures). « Pour la navigation dans les eaux polaires, on dispose maintenant d'un seul bréviaire, le Code polaire », se félicite Éric Banel, délégué général d'Armateurs de France. « Ce Code polaire allie la structure des navires et la formation des équipages. Cet équilibre entre les deux est une très bonne chose. »

Ce dernier balaie le reproche parfois fait au Code polaire de ne pas interdire l'usage du fuel lourd en arctique. « Le code polaire est un outil innovant, ambitieux, mais il ne faut pas lui demander d'apporter toutes les réponses. Le Code polaire ne s'intéresse pas au mode de propulsion (fuel, GNL...). La vocation de l'OMI est de réglementer la navigation », indique Éric Banel. « Ce type d'interdiction pourrait figurer dans une réglementation régionale



© FOTOLIA.COM

## LE CHIFFRE-CLÉ

**214 513 t** C'est le trafic 2016  
de la route arctique.

Il s'agit là d'une progression de 441 % par rapport à l'année précédente. Le temps de passage moyen a été de 14,3 jours. Les principaux trafics ont concerné des minerais, de la pâte à papier, des produits pétroliers et des produits alimentaires congelés. En outre, 246 passagers ont emprunté cette route.

comme le Conseil supérieur de l'Arctique. » C'est d'ailleurs une autre réglementation régionale que celle du traité sur l'Antarctique qui a interdit l'utilisation du fuel lourd par les navires en Antarctique et imposé que les entreprises de tourisme ne débarquent pas plus de 100 visiteurs en même temps avec au moins un accompagnateur dûment formé pour 20 personnes.

### Quelle activité économique ?

Sur le plan juridique, le Code polaire complète et précise les dispositions applicables au titre des conventions internationales existantes : Solas (sauvegarde de la vie humaine en mer), Marpol (prévention des pollutions marines) et STCW (formation et qualification des gens de mer). « Le code polaire prolonge et adapte les dispositions du droit maritime classique – obligations de l'État du pavillon, contrôles des navires par l'État du port, etc. – dans les environnements sensibles que sont l'Arctique et l'Antarctique », explique Éric Banel. Aussi le commandant Étienne Garcia, de la compagnie du Ponant, s'attend-il par exemple à des contrôles d'un type nouveau à Ushuaïa en Argentine. « L'État du port argentin viendra très certainement contrôler notre certifi-

cat de navigation polaire délivré par les affaires maritimes. »

Quid de l'impact de ce nouveau Code polaire ? Une chose est sûre : il ne va pas, dans un avenir proche, s'imposer aux compagnies de transport conteneurisé. Si la fonte des glaces engendre un gain de temps et de carburant en permettant d'emprunter les détroits du Grand Nord, cet avantage n'intéresse guère aujourd'hui le transport de conteneurs car il y a peu de ports et de clients à desservir sur ces axes. « Le transport maritime, c'est un enchaînement d'escales avec des navires qui desservent un ensemble de ports principaux et secondaires. Pour le moment, les routes polaires ne le permettent pas », explique Éric Banel.

Les routes polaires présentent en revanche un potentiel de développement pour les secteurs de l'extraction minière, les métiers de service maritime autour de l'exploitation offshore, de la prospection sismique offshore ou encore la pose de câbles sous-marins. Sans oublier la croisière. Les entreprises françaises concernées sont les compagnies Bourbon, Louis Dreyfus Armateurs (LDA) ainsi que le croisiériste de luxe Ponant. ■

**Claire Garnier**

## LE CODE POLAIRE NE SERA PAS UNE « RÉVOLUTION »

À écouter le commandant Étienne Garcia, à la barre du *Boréal* et de ses sisterships, le code polaire ne va pas constituer une « révolution » pour la Compagnie du Ponant, d'autant qu'elle n'opère dans ces zones polaires qu'en période estivale, de juin à septembre pour l'Arctique et de novembre à début mars pour l'Antarctique. « Le Code polaire uniformise les règles qui existaient au niveau mondial. Nous sommes bien préparés à tout cela. Notre adaptation va ressembler à du fine tuning », confie Étienne Garcia qui entame sa douzième saison polaire au Ponant. En ce qui concerne la structure des navires, il rappelle que les navires exploités dans ces zones (*Boreal, Austral, Soleal, Lyrial*) sont récents et déjà aux normes. Les quatre navires en construction le seront a fortiori aussi. « Nos navires ont la classe 1 C. Ils ont une coque renforcée glace pour naviguer dans ce milieu. » Même constat sur le volet environnemental. La compagnie du Ponant a anticipé les dispositions du Code polaire. Enfin, s'agissant de la formation, la compagnie emploie des officiers possédant les deux niveaux de certification : la certification basique de navigation dans les glaces (niveau officier) et la certification avancée de navigation dans les glaces (pour les seconds et commandants).

# Inscription du préjudice dans le code civil : un régime incomplet ?

**Le cabinet d'avocats Holman Fenwick Willan France LLP propose une analyse sur l'intégration en droit français de la notion de préjudice écologique.**

Avec l'article 4 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, le législateur intègre en droit français la notion de préjudice écologique. Et consacre ainsi une notion dégagée par la jurisprudence au cours d'affaires spectaculaires (boues rouges de la Montedison, *Erika*, etc.). Le droit français de la responsabilité est ainsi complété par les articles 1386-19 à 1386-25 du code civil définissant le régime de la réparation de ce préjudice. Il faut noter que la numérotation de ces articles est appelée à évoluer avec la réforme prochaine de la responsabilité.

La notion et la réparation du préjudice écologique ont été dégagées par la jurisprudence. Pour ce faire, le juge a eu recours à divers fondements : responsabilité délictuelle de droit commun, troubles de voisinage, etc. L'étape

la plus médiatisée de cette construction a été sans conteste, en droit maritime, la décision de la Cour de cassation du 25 septembre 2012 dans l'affaire de l'*Erika*. Pour certains, les décisions rendues dans ce dossier ont insuffisamment consacré l'existence d'un préjudice écologique distinct du préjudice moral des associations requérantes. Ces critiques ont conduit le Parlement à se pencher sur le sujet.

## Mode d'emploi

La loi du 8 août 2016 définit les conditions dans lesquelles une action en responsabilité peut être engagée. Elle définit le préjudice écologique comme « une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement ». En termes solennels, l'article 1386-19 dispose que « toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer ». Sont recevables à agir l'État, le ministère public, l'Agence française pour la biodiversité, les associations agréées, les collectivités territoriales et, plus largement, toute personne ayant qualité et intérêt à agir.

Le texte prévoit le principe d'une réparation en nature. Si cette réparation est impossible, des dommages et intérêts sont alloués au demandeur. Les dépenses exposées pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage, éviter son aggravation ou en limiter les conséquences constituent un préjudice réparable au sens de la nouvelle loi. Preuve de la spécificité de cette matière, le délai de prescription est porté à 10 ans à compter du jour où le titulaire de l'action a connu ou aurait dû connaître la manifestation du préjudice écologique.

## Un régime imparfait

En réalité, il ne s'agit pas d'une innovation juridique car plusieurs fondements (généraux ou spécifiques) permettent déjà la réparation du



© FOTOLIA.COM

## LE CHIFFRE-CLÉ

**13** ans de procédure  
C'est le nombre d'années  
entre le naufrage de l'Erika  
et le jugement de la Cour de cassation.

Le 12 décembre 1999, le pétrolier *Erika*, construit en 1975 et affrété par le groupe Total, fait naufrage et se brise en deux au large de la Bretagne. Quelque 10 000 t de fioul atteignent les côtes dès le 23 décembre. Au final, 400 km de côtes polluées, 200 000 oiseaux disparus, 250 000 t de déchets. La cour de Cassation a condamné le groupe Total le 25 septembre 2012.

préjudice écologique. Outre les textes de droit commun, un dispositif de prévention et de réparation des atteintes à l'environnement est prévu par le code de l'environnement (articles L160-1 à L165-2). Ce dispositif, outre qu'il réserve à l'État le rôle de protecteur de l'environnement, présente des différences manifestes avec la nouvelle loi : compétence du juge administratif, dualité des régimes selon la dangerosité de l'activité, exclusion de la réparation des dommages aux personnes, etc. L'articulation entre les deux régimes prévue par l'article L.164-2 modifié du code de l'environnement paraît toutefois insuffisante pour éviter leur chevauchement.

Le nouveau régime pose également des difficultés intrinsèques (voir ci-contre). Le code de l'environnement contient aussi des dispositions spécifiques en matière de lutte contre les pollutions en mer, et de multiples sources internationales régissent déjà cette question : convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 et ses divers protocoles, convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol). La multiplicité des sources n'étant

jamais gage de sécurité juridique, reste à voir comment elles pourront être coordonnées dans le respect des engagements internationaux de la France.

La réparation par priorité en nature est également source d'interrogation. Le texte ne prévoit pas de mécanismes ou de seuils précis. Là encore, il se distingue du code de l'environnement qui prévoit une gradation des mesures (primaire, complémentaire et compensatoire). Comment donner un prix à l'environnement et selon quels critères ? L'adoption d'une nomenclature technique aurait pu constituer une bonne approche de la question. Et il eut été sans doute adéquat de réserver la perception des indemnisations uniquement à l'État ou à un fonds constitué à cette fin.

Les imperfections de cette loi confirment les mots visionnaires de Portalis à propos du code civil : en matière de législation « *il faut laisser le bien, si on est en doute du mieux* ». Les textes d'application de cette loi répondront peut-être aux interrogations. ■

**M<sup>e</sup> Stéphanie Schweitzer, Partner, Holman Fenwick Willan France LLP**

**M<sup>e</sup> Jean-Baptiste Charles, Senior Associate, Holman Fenwick Willan France LLP**

Le nouveau régime pose également des difficultés intrinsèques. La notion de préjudice retenue est particulièrement large. Cette question a fait l'objet d'âpres débats.

Cette question a fait l'objet d'âpres débats. L'acceptation d'atteinte aurait pu être précisée à l'instar de la convention de Lugano qui emploie le terme d'« *altération* ». Le seuil de mise en œuvre, aujourd'hui « *atteinte non négligeable* », est également peu clair. Le législateur aurait pourtant pu se référer à la directive de 2004 qui précise ainsi que le dommage environnemental est « *une modification négative mesurable d'une ressource naturelle* ».

La définition de l'environnement est de même insuffisante. Surtout, le juriste s'inquiétera de l'angle d'approche retenu. Le texte s'affranchit de la notion de faute pour se rapprocher d'une responsabilité objective. Si cette évolution se justifie au regard du principe de pollueur-payeur suggéré par la Charte de l'environnement, son application risque de poser des difficultés.

# Une révision **des conditions véhicules** dans les ferries

**Dans un communiqué du 7 février, lumi, l'association internationale des assureurs maritimes, appelle à la vigilance lors de l'embarquement de véhicules dans les ferries et les rouliers.**

Le souvenir de l'incendie à bord du *Norman-Atlantic*, le 27 décembre 2014, ainsi que celui survenu à bord du *Sorrento*, le 28 avril 2015, a suscité une réaction de la part de lumi (International Union of Marine Insurance). « *Après les incendies meurtriers des deux ferries en 2014 et 2015, l'OMI a apporté une réponse en mai 2015. [...] Les assureurs maritimes accueillent favorablement l'initiative de l'OMI pour la révision des chapitres II-2 de la convention Solas pour réduire les risques à bord de navires chargés avec des véhicules.* »

lumi a concentré son étude sur les incendies survenus à bord de ferry sans omettre de préciser que de tels sinistres peuvent arriver aussi sur des rouliers. Selon l'association internationale, le nombre d'incendies est en progression ces dernières années. D'après les statistiques de Nordic Marine Insurance Statistics, un peu plus de 1 % des navires transportant des véhicules ont connu un incendie chaque année. Et ces incendies ont la particularité d'avoir des conséquences lourdes avec des décès et des dommages importants aux navires.

## « Réviser le chapitre II-2 de la convention Solas »

En novembre, le comité de sécurité maritime de l'OMI a demandé au sous-comité sur les systèmes et les équipements des navires (SSE sub-committee) de « réviser le chapitre II-2 de la convention de Solas et les codes associés pour réduire les sinistres et les conséquences des incendies dans les espaces où sont entreposées des marchandises roulantes ». L'objectif est d'arriver à une réforme des règles de transport de ce type de cargaisons pour 2019.

Les causes de ces incendies proviennent surtout des conteneurs reefers, des cabines des véhicules chargés, des systèmes électriques des véhicules ou encore des moteurs, a rapporté une étude menée par l'OMI en 2012 sur cette question. lumi souligne que la rumeur selon laquelle la cuisine des chauffeurs routiers dans leur cabine ou des passagers clandestins dans le garage n'est pas établie. Pour faire face à ce type de sinistre, lumi publie des recommandations

sur ce sujet. En premier lieu, l'association des assureurs accueille favorablement la démarche entreprise par l'OMI sur la révision du chapitre II-2 de la convention Solas. Pour les assureurs, il est important que de nouvelles règles s'appliquent au niveau international plutôt qu'à un niveau local ou régional. Et afin de lutter activement contre ces sinistres, lumi appelle à ce que ces règles entrent en vigueur au plus tôt. Parmi les améliorations à apporter, lumi appelle à une meilleure formation des équipages pour détecter, confirmer et se déployer lorsqu'un incendie survient. De plus, l'accès au pont garage doit être interdit lors des phases de navigation. Selon lumi, le système électrique des navires peut aussi être une source d'incendie. Il recommande alors que ces systèmes soient inspectés, notamment sur les plus anciens ferries, et que ce sujet soit abordé par le législateur lors de la révision de la convention Solas. ■

**Hervé Deiss**



■ Le *Norman-Atlantic*, victime d'un incendie le 27 décembre 2014.

# d'embarquement des

## LE CHIFFRE-CLÉ

**20** C'est le nombre d'incendies causés par des reefers à bord de ferries.

Entre 1994 et 2011, 73 incendies sont survenus dans des véhicules chargés dans des navires rouliers. La principale cause de ces incendies est à mettre au crédit des systèmes électriques des conteneurs reefers chargés sur des camions. Les cabines des véhicules entrent pour une douzaine de sinistres, et les véhicules électriques représentent dix sinistres. Les équipements des navires et les moteurs des véhicules embarqués ont représenté respectivement six et sept sinistres.

## EUROPE : RÉVISION DU RECA

Dans un règlement du 24 mars 2010 (267/2010), la Commission européenne a accordé une exemption pour deux types d'accords des sociétés d'assurance.

Ce règlement (le Reca, Règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des assurances) autorise les accords conclus entre des assureurs et réassureurs en vue d'échanger des informations sous forme de compilations de tables et d'études réalisées conjointement, et la couverture en commun de certains types de risques au moyen de groupements de coassurance ou de co-réassurance. Ce texte doit prendre fin en mars. La Commission a entrepris d'analyser les effets de cette exemption. En décembre, elle a publié sa première analyse pour ne pas renouveler cette exemption en raison de l'évolution du marché. lumi a pris note de cette première analyse et attend de la Commission des lignes directrices sur des accords horizontaux entre les assurances.



# BILAN DES PORTS EUROPÉENS

## LES EFFETS DE LA CRISE ÉCONOMIQUE PERDURENT



## AU SOMMAIRE

P. 28 ■ Manche mer du Nord

P. 40 ■ Atlantique

P. 43 ■ Méditerranée

P. 56 ■ Outre-mer



# Un bilan 2016 mi-figue mi-raisin pour les ports européens

**Depuis Hambourg à Gênes, en passant par les ports ultramarins français, il est difficile de tirer une tendance générale. La croissance des échanges mondiaux se tasse et avec elle, les trafics des ports ralentissent. La crise économique diffuse encore ses effets. Un ralentissement qui s'est aggravé, cette année, avec une récolte céréalière décevante, notamment en France. Pour les ports dont le trafic des produits agricoles représente une part importante, la nouvelle campagne céréalière pourrait avoir des effets importants.**

Le bilan 2016 des ports européens démontre la nouvelle économie qui se dessine actuellement dans le Vieux continent. La transition énergétique vers des sources plus propres affecte les trafics de charbon. Les importations baissent même si cette source de combustible conserve son importance. Du côté des vrac liquides, l'abandon progressif des énergies fossiles commence à se faire ressentir. Les hydrocarbures perdent de leur teneur. À cela s'ajoute les suites de la crise du raffinage en Europe qui déserte le continent pour d'autres cieux. En 2016, le Vieux continent a aussi connu une « crise » agricole, notamment en France avec la mauvaise récolte. Un coup dur pour les ports où les produits agricoles pèsent lourdement. La diminution des exportations de céréales pourrait avoir des effets démultipliés sur les trafics portuaires. Après une fin de campagne céréalière 2015/2016 sur les chapeaux de roues, la première moitié de celle couvrant la période 2016/2017 apparaît comme son négatif. Enfin, sur les marchandises diverses, et, surtout, les conteneurs, l'essor des volumes transportés en

2016 s'établi à 3,5 % à 153,7 MEVP. Un taux qui perd trois points par rapport à celui de l'année précédente qui s'est élevé à 6,8 %. Moins de volumes mais des parts de marché qui semblent aussi se redistribuer sur le Nord de l'Europe. Rotterdam conserve sa pole position mais Haropa, avec le site du Havre, voit sa part de marché progresser quand celle de Hambourg se stabilise. Anvers est le grand gagnant sur ce Range grâce au transfert d'une partie du trafic conteneurisé de Zeebrugge sur les quais anversois. Le nationalisme économique belge a joué à fond entre les deux ports. Dans les collectivités ultramarines, La Réunion, Nouméa, la Guadeloupe et la Guyane affichent une croissance. Le signe d'une reprise de l'économie régionale mais aussi de facteurs locaux. La position de La Réunion comme hub se confirme. À Nouméa, les trafics d'exportation de nickel et de ferro-nickel progressent. En Guyane et en Guadeloupe, l'économie se redresse. Sur ces deux territoires, l'effet attendu du nouveau jeu d'écluses du canal de Panama n'a pas encore jouer à plein. Un potentiel de croissance pour les mois à venir. ■



© GPMVM

 **HAMBOURG**

# Timide retour à la croissance

Le trafic global du port de Hambourg a atteint 138,2 Mt, soit une légère progression de + 0,3 % en 2016 comparativement à 2015. Avec 44,9 Mt, le transport de vrac a reculé de 1,3% avec des exportations en berne (- 11,9 %), suite à un repli des exportations agricoles et de produits pétroliers. Le volume d'échange des colis lourds a reculé de 11 % à 1,5 Mt.

Le trafic conteneurs a progressé à 8,9 MEVP (+ 1 %) et 91,7 Mt (+ 1,2 %). Les échanges avec

l'Asie ont augmenté de 1,3 % (4,7 MEVP) et de 1,6% avec les ports chinois (2,6 MEVP). Ils ont progressé de 2,9 % (1,2 MEVP) vers le continent américain Nord et Sud. Les échanges avec l'Europe se maintiennent au niveau 2015 (2,6 MEVP). Lors d'une conférence de presse le 15 février, le co-président de la société de promotion de l'économie portuaire hambourgeoise Hafen Hamburg Marketing (HHM), Axel Mattern s'est réjoui de la nette amélioration du trafic avec la Russie (+ 4,5 % à 435 000 EVP) malgré les sanctions.

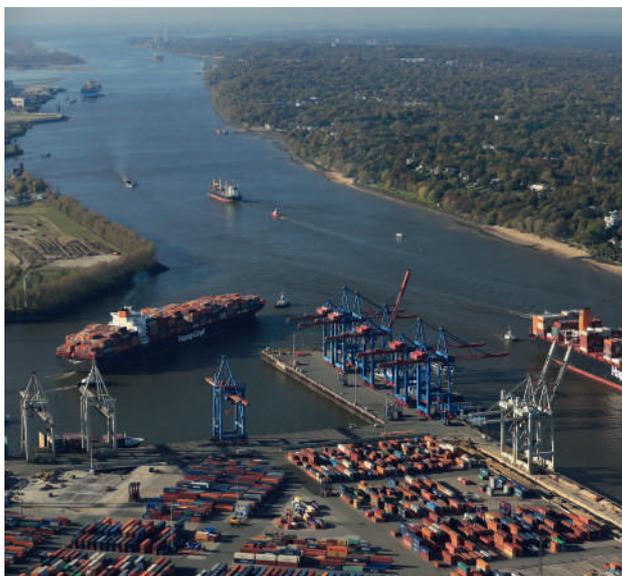
## Du positif pour le rail

Le trafic ferroviaire constitue un autre sujet de contentement. « Hambourg développe sa position de leader européen pour le transport ferroviaire. En 2016, près de 46,4 Mt (+ 1,5 %) et 2,4 MEVP (+ 2,4 %) sont arrivés ou repartis du port par le train. La part des biens transportés par rail a progressé et s'établit à 46,6 % de l'ensemble », a précisé l'autre co-président de HHM Ingo Egloff.

Enfin, le directeur général d'HHM, Jens Meier a salué le jugement du 9 février sur le creusement de l'Elbe qui, malgré de nouvelles exigences environnementales émises par les juges, est désormais assuré. ■ **Thomas Schnee**



## 240 M€ pour les infrastructures en 2017



L'autorité portuaire de Hambourg (HPA) a l'intention d'investir près de 240 M€ en 2017 dans la maintenance et le développement des infrastructures portuaires. Ceci concerne la remise en état de ponts routiers et ferroviaires, d'écluses, de la signalisation fluviale, des stations radar mais aussi du tunnel St Pauli-Elb (Alter Elbtunnel). Comme chaque année, une partie de cette somme sera dédiée au dragage de parties du port qui est chroniquement engorgé par la vase (slikkes).

HPA a également donné son feu vert pour le démarrage de la planification du remplacement du pont routier à haubans de Köhlbrand (3 618 m). Le nouveau pont devra avoir une hauteur minimum de 73,5 m. Mis en service en 1974, le Köhlbrandbrücke enjambe l'un des bras de l'Elbe et doit être remplacé à l'horizon 2030.

Par ailleurs, l'entreprise 1&1 Versatel, filiale de United Internet, a lancé l'initiative « Hafen-Internet Hamburg » qui prévoit d'installer 25 km de fibre optique pour permettre aux entreprises installées sur le port de bénéficier enfin de l'Internet à très grande vitesse, soit un débit annoncé allant jusqu'à 100 Gbit/s. 1&1 Versatel offre de prendre l'ensemble des investissements à sa charge à condition qu'un nombre suffisant d'entreprises optent pour son offre. Sur la zone qui doit être couverte, près 400 sociétés pourraient être intéressées. **T. S.**

# Les ports de Brême tirent leur épingle du jeu



Les ports de Brême et Bremerhaven ont achevé l'année 2016 sur un résultat stable. Vu la conjoncture actuelle, c'est une plutôt bonne nouvelle pour l'économie portuaire et logistique locale qui fait vivre un bassin d'emploi de 86 000 personnes. Le trafic portuaire global a été de 73,8 Mt (+ 0,5 %) contre 73,4 Mt en 2015. Dans le détail, on note environ 1,6 Mt de vrac liquide, 8,3 Mt de vrac sec, 2 millions de véhicules et 56,8 Mt de conteneurs soit 5,5 MEVP. Les évolutions des deux ports apparaissent toutefois différentes. Le port de la ville de Brême a connu un recul d'activité de 3,5% à 12,3 Mt tandis que son « grand frère » Bremerhaven affiche une progression de 1,4 % à 61,5 Mt. Le sénateur pour l'économie du Land de Brême Martin GÜthner estime que ces performances « correctes mais discrètes » sont à mettre sur le compte de la baisse de l'activité des économies des pays de la zone Brics (Brésil, Russie, Chine et Afrique du Sud).

## 40 M€ d'investissements

Lors d'une conférence de presse fin 2016, Martin GÜthner a évoqué les projets et investissements concernant les zones portuaires et, notamment, « la taille croissante des porte-conteneurs » qui renforce « la pression sur les ports pour que ceux-ci augmentent leur accessibilité maritime ». Il fait référence au creusement prévu de l'estuaire de la Weser. En septembre 2016, le dossier a été bloqué par le tribunal administratif fédéral de Leipzig qui a estimé que le volet environnemental devait être amélioré. Les juges n'ont cependant pas fermé la porte à un creusement très attendu par l'économie locale.

Environ 40 M€ d'investissement sont prévus en 2017 pour moderniser le terminal conteneur de Bremerhaven, notamment pour augmenter les capacités d'accueil ferroviaire.

■ Thomas Schnee



## The European Containerline

**Par barge :**

- 5 x p/sem. Depuis Bâle, Ottmarsheim, Strasbourg vers Rotterdam, Anvers et vice-versa
- 4 x p/sem. Depuis Lille, Halluin, Dourges vers Anvers, Rotterdam, Zeebrugge et vice-versa
- 3 x p/sem. Depuis Mons vers Anvers, Zeebrugge et vice-versa

**Par fer :**

- 2 x p/sem. Depuis Rotterdam/Kehl et vice-versa
- 4 x p/sem. Depuis Anvers/Strasbourg et vice-versa



[www.danserfrance.fr](http://www.danserfrance.fr)  
20 rue St Nazaire - 67100 Strasbourg  
T. : 03 90 40 14 14 • [strasbourg@danser.fr](mailto:strasbourg@danser.fr)

 **ROTTERDAM**

# Des vents **contraires**



**L'exercice 2016 du port de Rotterdam s'est soldé sur un tassement de 1,1 % des transbordements, à 461,2 Mt.** Une contre-performance provenant du secteur des vracs secs (- 6,2 %, à 82,3 Mt) et dans une moindre mesure des vracs liquides (- 0,5 %, à 223,5 Mt). Au sein des vracs secs, la chute des transbordements de charbon (- 7,3 %) et ceux de minerai (- 7,8 %) s'expliquent par la transition énergé-

tique vers des énergies renouvelables. À noter aussi la baisse de 3,5 % des trafics de produits agricoles.

Pour les vracs liquides, les volumes de pétrole brut transbordés sont en retrait de 1,2 % sous l'effet des faibles prix de l'or noir. Les trafics de GNL ont régressé de 26,1 % du fait d'une raréfaction de la demande mondiale.

Pour les trafics conteneurisés qui représentent 28 % de l'activité, le bilan 2016 est mitigé. En volumes, les trafics s'affichent en hausse de 0,6 %, à 127,1 Mt, mais Rotterdam a vu sa part de marché stagner à 30 % l'année dernière dans le classement du range « Hambourg-Le Havre ».

## L'impact des alliances

Plusieurs facteurs grippent la machine. « Le secteur est désorganisé du fait des alliances entre grands armateurs », estime Rotterdam. Les perturbations de trafic à Calais, les grèves de compagnies de ferries transmanche et les avaries techniques des Eurostar ont pesé sur le trafic. Ou encore la chute de l'économie russe sur les échanges conteneurisés avec la Baltique.

Au niveau financier, le chiffre d'affaires de la société d'exploitation est resté stable, à 675,4 M€, pour un bénéfice en hausse de 5 % à 222,2 M€.

■ **Didier Burg**

## Des investissements contre vents et marées

« Les projets de développement et d'investissement en cours attestent de la confiance en Rotterdam pour relever les défis du futur ». Un optimisme que peut afficher le directeur général de la société d'exploitation du port néerlandais, Allard Castelein, en regard de la foison d'investissements. Une quinzaine de projets vont être menés de front ces prochaines années par la société d'exploitation et les industriels actifs sur le site portuaire.

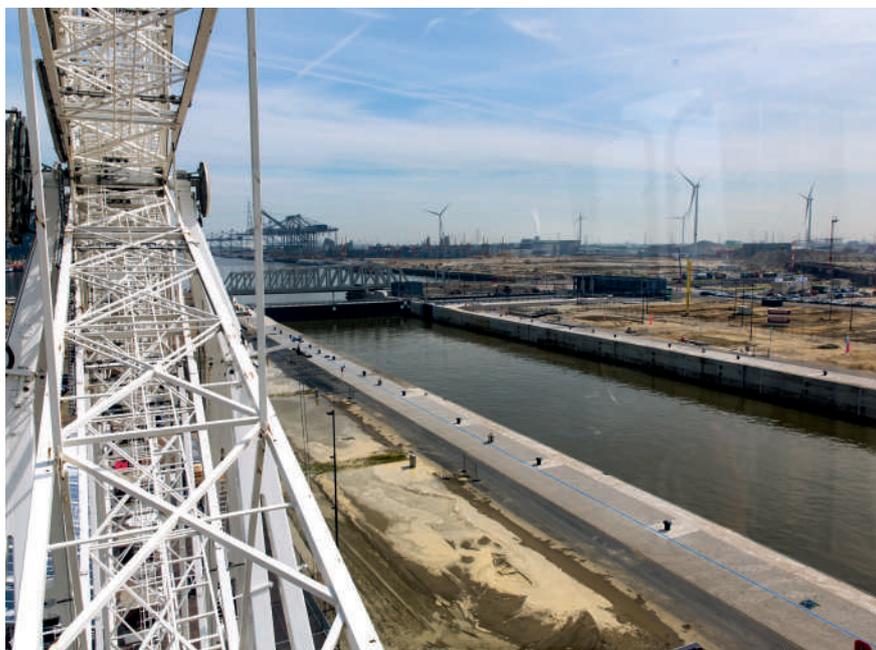
La société d'exploitation du port, après avoir augmenté à 180 M€ (+ 16,4 %) ses investissements en 2016, poursuit sur sa lancée avec le même montant en 2017. Il est prévu un chantier de rénovation de la signalisation et des travaux pour augmenter les capacités des terminaux conteneurisés. Des groupes pétroliers Exxon, Gunvord et Shell annoncent un montant d'investissement de 2 Md€ pour moderniser leurs raffineries au cours des années à venir.

Dans le segment breakbulk, plusieurs dizaines de millions d'euros vont être injectés par les sociétés les plus actives. À côté de projets concernant une amélioration des infrastructures portuaires, des groupes d'armateurs ont prévu d'étoffer leur flotte et d'autres de mettre en place de nouvelles liaisons ou d'augmenter leur fréquence.

Le secteur de la logistique n'est pas en reste. Un projet de développement du terminal City Terminal Coolport dédié à la logistique du froid est sur les rails. Les transporteurs ferroviaires vont de l'avant avec la mise en place prévue de plus d'une vingtaine de nouvelles liaisons destinées à renforcer les trafics vers l'Allemagne, la Pologne, la Slovaquie et la Tchéquie. **D. B.**



# Une mobilisation des secteurs publics et privés



Pour la période 2015/16, les investissements de la SA Port d'Anvers ont été de 163 M€, dont 57 M€ affectés à l'amélioration et à la consolidation de bassins. Pour 2017, un montant de 134 M€ est prévu. Il faut ajouter un programme fixé précédemment, portant sur 1,8 Md€ pour la période 2015/25, dont une partie est consacrée à l'achèvement de l'écluse géante de Kieldrecht. Il prévoit aussi le renouvellement d'une écluse fluviale « Royers » pour le transit de plus grandes unités, l'adaptation de la partie centrale du port rive droite. À cela s'ajoutent les améliorations à apporter aux dessertes fluviales, ferroviaires et routières avec l'hinterland et des terminaux intérieurs. Il ne faut pas oublier la préparation de la future darse à marée Saeftinghedok.

Le groupe Sea-Invest, va investir plus de 400 M€, dont 300 M€ pour implantations à la darse Delwaide quittée par MSC. Zenith Energy a obtenu à la darse Delwaide une concession portant sur

un quai de 1200 m et 31 ha, où sera installé un centre de stockage d'une capacité d'un million de m<sup>3</sup> à terme, un investissement de 250 M€. La Katoen Natie investit 50 M€ sur l'arrière site de la darse Delwaide. La Mexico Natie développe en bordure d'un quai de 620 m à la darse Delwaide un terminal mixte conteneurs/breakbulk. L'investissement est de l'ordre de 45 M€.

## Saeftinghedok

Des investissements sont également annoncés pour la zone portuaire de la rive gauche. PSA et MSC poursuivent l'aménagement du grand terminal MPET, de même que DP World ajoute de nouveaux équipements au terminal Antwerp Gateway. Diverses entreprises impliquées dans des activités logistiques et de distribution investissent 60 M€ dans des magasins et équipements. Le groupe Ahlers investit 22 M€ dans un magasin spécialisé pour produits chimiques.

■ Bernard Van Den Bossche



■ Marc Van Peel, président du port d'Anvers.

## Une performance sur les conteneurs et les vracs liquides

Le bilan 2016 réalisé par le port d'Anvers a confirmé une tendance existante depuis cinq ans. Les croissances de trafic se poursuivent essentiellement dans deux secteurs, les conteneurs et les vracs liquides.

Les conteneurs ont atteint 10,03 MEVP (+ 4,1 %) soit 117,9 Mt (+ 4,1 %) et 55 % du trafic global. Les vracs liquides représentent 69,22 Mt (+ 3,8 %) et 32 % du trafic global. Toutes les autres filières apparaissent en recul, les vracs secs avec 12 Mt (- 9,1 %), le RoRo avec 4,56 Mt (- 1,8 %), le conventionnel/breakbulk avec 9,8 Mt (- 2 %), les voitures avec 1,18 Mt (- 2,8 %). Le « phénomène conteneurs » à Anvers résulte de l'accessibilité du port à des ULCS jusqu'à 20 000 EVP, de la présence des alliances avec plusieurs services, et de l'utilisation de grands terminaux à marée. Les vracs liquides progressent grâce aux dérivés du pétrole et surtout aux produits chimiques. Les vracs secs se replient à cause de la baisse continue des arrivages de charbon et de minerais.

Au cours des dernières années, les efforts de développement ont été axés sur les conteneurs et les vracs liquides.

Le conventionnel/breakbulk est resté un peu à la traîne : les cargaisons passent à Flessingue et à Rotterdam. En cause : le manque de flexibilité du travail portuaire. Le récent accord passé entre patronat, syndicats et gouvernement flamand, une mini réforme du travail portuaire ne semble pas satisfaire les exigences. Pas question de composer les équipes selon les besoins réels comme dans les deux ports néerlandais. Quant à la polyvalence du docker, c'est loin d'être gagné. A défaut d'une réforme, Anvers risque progressivement de perdre un secteur de trafic qui était sa grande force. B. V. D. B.



## 🚢 ZEEBRUGGE

# Un nouveau record du trafic RoRo

Avec 38 Mt (- 1,3 %), le score légèrement négatif de 2016 a permis de réaliser que le port côtier belge a d'autres secteurs de croissance que celui de la conteneurisation deep-sea. Celle-ci demeure importante pour Zeebrugge comme le démontre le retour en avril d'un service Asie-Europe. Toutefois, sa situation de port rapide affirme sa fonction de port à conteneurs. Le trafic RoRo a enregistré un nouveau record avec 14,35 Mt (+ 6,7 %) conteneurs inclus. La position de Zeebrugge comme premier port automobile européen est confirmée avec 2,77 millions d'unités (+ 14,3 %). Les vracs secs ont progressé de 23,2 % à 1,48 Mt. Le secteur des vracs liquides a enregistré une baisse de 10,7 % à 6 Mt à cause de la diminution des arrivages de GNL (- 20,6 %). Le port gagne en importance dans le domaine du conventionnel/ breakbulk (+ 27,5 %) et les projets.

Dans le domaine des conteneurs, le trafic global a atteint 1,4 MEVP

(- 7,6 %), dont quelque 300 000 EVP en deepsea (- 33,8 %) et 1,1 MEVP en Short sea roro (+ 2,5 %). Zeebrugge est probablement le premier port à conteneurs roulier d'Europe du Nord. Cette position, il la doit à plusieurs facteurs. Sur courtes distances, soit la desserte du Royaume-Uni, il ne faut pas de certificat VGM (Solus). Les frais de réception sont minimes. Le transit sur terminaux est très rapide grâce à la flexibilité en matière de shifts. Les prestations des opérateurs se complètent progressivement d'une intégration à la logistique ferroviaire pour la desserte de l'hinterland au Royaume-Uni et sur le continent. Ce type de trafic ira croissant. Par exemple, le principal opérateur, l'armement Cobelfret (Cldn), va progressivement aligner une nouvelle génération de rouliers d'une plus grande capacité, ce qui lui permettra d'accélérer les fréquences et de bénéficier d'économies d'échelle.

■ Bernard Van Den Bossche



© WILLEMEN GROUP

## Renforcer les secteurs porteurs de croissance

Pour l'exercice en cours, 23 M€ sont prévus par le port. Il s'agit, dans l'avant-port, d'adaptations de quais, de la construction d'un mur de quai de 210 m au bassin Albert II et d'approfondissement, ainsi que de la construction d'un bâtiment qui complètera le nouveau terminal pour croisières. Dans l'arrière-port, il s'agit du démarrage de la construction d'un quai dans la grande darse sud.

Au-delà de l'exercice en cours, les investissements prévus sont centrés sur des trafics rouliers, plus précisément de voitures. L'objectif est de traiter entre 3,5 et 4 millions de véhicules par an d'ici 2020.

Le groupe Cobelfret a pris en concession l'ancien terminal à conteneurs ZIP et va y réaliser sa deuxième grande base RoRo pour y traiter des trafics de conteneurs, de voitures et autres.

Dans l'arrière-port, d'importants travaux sont prévus. En bordure du canal Baudouin, une section sera élargie de 7 à 250 m pour y réaliser un quai de 850 m pour une superficie d'arrière terrain de 70 ha. Via le bassin de liaison, des grands navires rouliers pourront accéder à ce futur terminal. Du côté de la grande darse sud, le quai de Bastogne va être prolongé de 1 070 m pour une superficie de 58 ha. Dans le fond de cette darse devrait être achevé cette année le quai de retour de 400 m.

Des entreprises privées investissent également. BNFV développe ses installations d'emballage. Dans la zone logistique sud, NDQ Logistics développe un centre de distribution. Le manutentionnaire ICO investit cette année 15 M€ dans l'aménagement de capacités supplémentaires et table sur un trafic de 2,5 millions de véhicules.

Enfin, la direction du port a sur son bureau un projet qui vise à réaliser une nouvelle écluse, car l'actuelle, qui fait l'objet d'entretiens réguliers, arrive à saturation. **B. V. D. B.**

# #1 valuation provider

**Vous donne instantanément la valeur marché  
des Navires, flotte et portfolios.**



**Value**



**Search**



**Mapping**

Nos services en-ligne incluent:

- Données du marché en temps réel et historique
- Valeurs marché impartiales
- Documents officiels: Certificats de Valeur Marché ainsi que Certificats 'DCF' (Discounted Cash Flow)
- Alertes géographiques sur mesure / AIS et suivi des navires
- Offshore NOUVAEU

Pour plus d'information, contacter  
+44 203 026 5555  
[vesselsvalue.com](http://vesselsvalue.com)



## 🚢 LONDRES

# La barre des 50 Mt de nouveau dépassé



©PLA

Le trafic manutentionné dans les terminaux de la Tamise, comprenant Tilbury, London Gateway et London Thamesport, a terminé 2016 à 50,4 Mt, soit une hausse de 5 Mt par rapport à 2015. Le port de Londres a ainsi enregistré un essor de 11 % de son trafic pour dépasser la barre des 50 Mt, la première fois depuis 2008.

Cette croissance est surtout intervenue dans le secteur des hydrocarbures qui ont progressé de 22 % à 13,3 Mt. L'arrivée des premières cargaisons au nouveau terminal pétrolier, Thames Oil Port, explique cette performance. Celui-ci a été construit sur le site d'une raffinerie désormais close et qui a été transformée en centre de stockage. Il est opérationnel depuis juillet 2016.

Les conteneurs et le roulier ont augmenté de 7 % à 18 Mt, les sables et le ciment de 16 % à 12,4 Mt, le volume des céréales de 15 % pour dépasser le million de tonnes.

Le directeur général du Port of London Authority, Robin Mortimer, a déclaré que ce résultat est une étape importante dans le cadre de la politique

à long terme de l'autorité portuaire qui table sur un trafic de 60 Mt à 80 Mt. « Cet objectif constituera un record pour le port de Londres », a continué Robin Mortimer.

Du côté des conteneurs, le terminal de DP World, London Gateway, s'affiche avec la plus forte expansion. Il a vu son nombre d'escales d'Ultra Large Container Ships (ULCS) augmenter en opérant sur les lignes avec l'Asie, l'Amérique centrale et l'Océanie. CMA CGM représente le premier client de ce terminal. Pour sa part, le terminal de Tilbury a vu son trafic croître de 30 % à 13,5 Mt, soit une hausse de 8 %.

Les matériaux de construction, poussés par le dynamisme du secteur du BTP à Londres, ont représenté environ 60 % des importations avec les aliments, l'acier et les biens manufacturés en provenance d'Europe. Les exportations sont principalement composées des véhicules de la marque Jaguar Land Rover exportés vers l'Amérique du sud, des véhicules d'occasion et engins de TP vers l'Afrique de l'ouest.

## Une compétition entre les terminaux

Le terminal de DP World, le London Gateway, a commencé les premiers essais sur un troisième quai qui doit entrer en service à la fin 2017. La construction de la phase 2 d'un parc logistique adjacent au terminal a démarré. Il offrira 16000 m<sup>2</sup> supplémentaires d'entrepôts et de bureaux. La phase 1 de ce parc logistique est opérationnel depuis 2015.

Les travaux sur le London Gateway avancent alors que la compétition avec le terminal de Tilbury s'intensifie. Un programme d'investissement de 1 Md£ (1,2 Md€) devrait accroître la capacité de Tilbury en ajoutant un nouveau quai au London Container Port et en agrandissant la zone arrière de 345 ha à 445 ha. Ce nouveau poste à quai permettra de répondre à la demande des matériaux de construction pour le troisième terminal à conteneurs du pays derrière Felixstowe et Southampton.

Et pour faire jouer la concurrence à plein avec son rival le London Gateway, Tilbury développe une zone logistique de 28 ha de l'autre côté des grilles du port. Ces travaux ne doivent pas cacher la situation du terminal entre les mains de Hutchison Ports qui a subi plusieurs arrêts de ligne de la part d'armements comme CMA CGM, Evergreen et Hapag Lloyd.

Cependant, à la fin de l'année 2016, Armit Group, opérateur logistique et agent maritime, a annoncé vouloir construire un terminal de 11 000 m<sup>2</sup> pour la manutention de produits métallurgiques. Il prévoit pour cela d'utiliser les quais du port de Londres et ses liaisons ferroviaires avec le reste du Royaume-Uni. Le groupe Armit fait partie des premiers opérateurs sur l'acier. « Nous voyons dans ce partenariat avec London Thamesport une opportunité pour ouvrir un nouveau centre logistique pour desservir les marchés européens et asiatiques », a indiqué Charles Gray, directeur général d'Armit Group. Le nouveau terminal devrait être opérationnel dans le courant 2017 et recevoir de premières cargaisons en fin d'année. Il sera la première pierre dans la stratégie du groupe Armit de construire trois terminaux en Grande-Bretagne, le deuxième dans les Midlands et le troisième au Nord du Royaume-Uni, d'ici à trois ans.

# La structure des trafics évolue

**Avec un total de 46,7 Mt manutentionnées en 2016 (+ 0,3 %), Dunkerque tient le cap en dépit d'une conjoncture difficile. Les importations augmentent de 1 %.** Les exportations reculent de 2 %. Outre un mauvais résultat des céréales, 2016 a été marquée par 40 jours d'arrêt technique pour maintenance du haut fourneau n°4 de l'usine sidérurgique d'ArcelorMittal, d'un arrêt technique du site pétrochimique Versalis, de la fermeture définitive de la Société de la raffinerie de Dunkerque et du décalage de l'exploitation du terminal méthanier.

Dans ce contexte, les vracs solides ont réussi à progresser de 1 % en totalisant 22,1 Mt. Le trafic d'ArcelorMittal pour des importations de minerais et pour le charbon à coke s'est redressé progressivement pour atteindre 11,5 Mt, soit le niveau de 2015.

Le trafic de charbon a résisté (+ 6 % pour 5,4 Mt) grâce à une bonne activité des flux vers la Lorraine. Les autres vracs solides atteignent 2,4 Mt (+ 9 %). Les céréales sont la seule ombre au tableau

avec un retrait de 8 % sur l'année civile (2,8 Mt) en raison d'une mauvaise récolte en 2016. On note toutefois des importations alors que jusque là, ce trafic était exclusivement voué à l'export.

## 341 041 EVP

Le fait nouveau de 2016 porte sur une modification de la structure des trafics. Si les vracs solides demeurent en tête avec 47 %, les liquides sont relégués en troisième position (9 %) à 4,3 Mt et une hausse de 2 %. Certes, le démarrage du terminal méthanier où la première escale commerciale a eu lieu le 27 janvier avec un chargement de 207 000 m<sup>3</sup> changera sans doute la donne. En attendant, les marchandises diverses prennent la seconde place avec 44 % des trafics. Avec 20,3 Mt, elles diminuent toutefois de 1 %.

Les grands chargeurs régionaux, la grande distribution de la métropole lilloise notamment et la compagnie CMA-CGM permettent une hausse de 7 % du trafic conteneurisé à 341 041 EVP.

■ **Philippe Allienne**



## Développer les conteneurs et les zones logistiques

Pour l'année 2017, le port de Dunkerque prévoit un budget d'investissement de 62,2 M€, en hausse de près de 45 % par rapport à 2016. Il s'appuie sur le soutien de ses partenaires : l'État et la Région Hauts-de-France dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2020, l'Union européenne, la Communauté urbaine de Dunkerque, l'Agence de l'Eau, l'UKBF.

Ce budget porte notamment sur la poursuite des 5 grands projets de développement du port Ouest. Il s'agit du lancement des travaux d'extension du terminal à conteneurs du Quai de Flandre (24,4 M€), de la poursuite des travaux d'aménagement de la zone Dunkerque logistique international Sud (8,40 M€), du réaménagement des dispositifs d'accostage des postes rouliers (2,58 M€), de la poursuite des travaux de renforcement des mesures de sécurité du terminal Transmanche (2,5 M€), de l'achèvement d'un port de service, avec quatre postes de remorqueurs (1,15 M€).

L'objectif consiste à assurer le développement du trafic conteneurisé. Les travaux d'extension du terminal vont démarrer cette année. De 341 000 conteneurs EVP en 2016, la capacité devrait passer de 600 000 à 900 000 boîtes EVP dès 2018. L'ambition est d'atteindre 2,5 MEVP à l'horizon 2030.

Un autre enjeu majeur concerne les zones logistiques avec la mise à disposition, pour la clientèle, de vastes zones d'entrepôts.

En 2017, les études et les travaux relatifs à la séparation du réseau ferré portuaire et du réseau ferré national vont se poursuivre. L'opération porte sur 18 M€ et doit être effective pour fin 2019.

Enfin, le port prévoit un programme de gros entretien sur ses ouvrages et va poursuivre les opérations de valorisation des sédiments de dragage non immergeables. P. A.

## BOULOGNE-CALAIS

# L'avenir braqué sur « Calais 2015 »

La première pierre du chantier d'extension du port de Calais a été posée le 26 septembre en présence du président François Hollande. Une étape décisive pour le projet « Calais 2015 » qui bénéficie d'un investissement de 868 M€, dont 30 % de fonds publics.

Porté par la société des Ports du Déroit, Calais 2015 porte sur la création d'un bassin de 90 ha et de nouveaux terre-pleins de 65 ha, dont 65 ha gagnés sur la mer, à l'Est des installations actuelles. D'ici 2021, 3 nouveaux postes ferries d'embarquement permettront d'accueillir les unités de 240 m. Ils seront protégés par une digue de 3,3 km dont 650 m sont d'ores et déjà réalisés.

Un autre projet porte sur la mise en place espérée d'un « groupement régional des ports et du tunnel » qui devrait permettre une union entre les ports et Eurotunnel afin d'offrir un outil mieux armé pour affronter l'international. François Hollande a annoncé la constitution de ce groupement pour la fin de l'année.

Le port de Calais a réalisé une nouvelle infrastructure dédiée au transbordement des semi-remorques non-accompagnées. Ce service est piloté par un système d'information collaboratif innovant. Il s'adresse aux transporteurs, locaux ou internationaux, utilisant les modes de transports routiers, ferroviaires et maritimes pour des remorques qui voyagent sans tracteurs ni chauffeurs. Il permet des gains de temps et une traçabilité optimale des remorques. Un nouveau



© PORT BOULOGNE-CALAIS

parc d'accueil, accessible 24h sur 24 et 7 j sur 7, a été réalisé à proximité de la passerelle RoRo T4 et du terminal d'autoroutes ferroviaires VIIA. Il accueille les remorques non accompagnées en partance pour l'Angleterre. Cet équipement a nécessité un investissement de 1,5 M€.

■ Philippe Allienne



© SNCF

## Le transmanche à la peine

Les problèmes liés à la présence migratoire, la « jungle » de Calais, sont la principale raison avancée par les responsables portuaires pour expliquer la diminution du trafic transmanche. Celui-ci est en recul de 6,96 % par rapport à 2015.

En 2016, les voyageurs ont été au nombre de 9 090 694 (- 6,8 %) pour 80 448 véhicules de tourisme au lieu de 112 052 en 2015. Les autocars sont en repli de 8,3 % avec 80 448 unités. Les poids lourds sont en retrait avec 1,9 million d'unités.

Les résultats apparaissent plus positifs pour les terminaux de commerce qui voient leur activité se redresser, tant à Boulogne qu'à Calais. L'activité commerciale des quais calaisiens a notamment été dopée par les trafics générés par le chantier « Port 2015 ». Calais termine l'année avec 1,22 Mt et Boulogne avec 616 367 t, soit un total de 1,8 Mt pour la nouvelle entité Boulogne-Calais. Le démantèlement de la jungle, fin 2016, et la reprise ces derniers jours par l'opérateur VIIA de l'autoroute ferroviaire entre Le Boulou et Calais devraient permettre de reconquérir les parts de marché perdues en 2016. P. A.



## HAROPA

### Des trafics en recul mais quelques satisfactions

Après une hausse des volumes enregistrés en 2015 pour les ports de l'axe Seine, le cru 2016 a été marqué par une certaine morosité. Avec un total de 87,1 Mt, les trafics maritimes reculent de 4 Mt. Les vracs liquides atteignent 47,5 Mt (- 4,3 %), les vracs solides 11,6 Mt (- 9,5 %).

Pour les dirigeants d'Haropa, ces mauvaises performances s'expliquent essentiellement par des facteurs conjoncturels à savoir une mauvaise météo affectant directement le marché intérieur céréalier, des mouvements sociaux à répétition au cours du printemps 2016 sur le port du Havre, l'arrêt partiel de production de raffineries au premier semestre.

Si le trafic conteneurs recule de -2,4 % à 2,6 MEVP en 2016, Haropa met en avant le fait que pour la deuxième année consécutive, le port du Havre bat son record de trafic de conteneurs de et vers le marché français, en croissance de + 0,6 % avec 1,96 MEVP. En 2016, l'activité du terminal roulier du Havre a

progressé avec 313 000 véhicules traités soit une hausse de 5 %. Le port de Rouen réaffirme son rang dans le domaine de l'agro-alimentaire malgré la crise céréalière française. Les engrais (+ 10,5 %) ou encore les autres vracs agro-alimentaires (+11 %) donnent des motifs de satisfaction. Les trafics fluviaux de l'Île de France sont à nouveau en croissance malgré les effets négatifs de la mauvaise campagne céréalière. Le trafic fluvial de Haropa-Port de Paris s'établit à 20,2 Mt (+ 0,9 %) porté par le secteur du BTP qui recommence à croître pour les besoins des travaux du Grand Paris. Le trafic fluvial de matériaux de construction atteint près de 10 Mt (+ 2,3 %) et celui des produits valorisables s'élève à 6 Mt (+ 16,7 %).

Le secteur de la croisière confirme sa pleine santé avec plus de 362 000 passagers en 2016 soit une progression de 44 %.

Jacques Laurent

## Favoriser l'essor des trafics et des emplois

« Les nombreux développements d'immobilier logistique réalisés ou en cours sur l'ensemble de l'axe Seine et le renforcement des services de transport multimodaux vers la France et l'Europe en 2016 offrent encore des perspectives de croissance. Au total et en cumulé, les investissements publics et privés croissent de 30 % à l'échelle d'Haropa. C'est quelque chose de tout à fait significatif et porteur de perspectives positives pour l'avenir en terme de trafics et d'emplois », explique Hervé Martel, président d'Haropa.

Plus de 595 M€ sont attendus en terme d'investissement privés sur les trois ports cette année. Concernant la filière des vracs liquides à Rouen, certains quais des terminaux maritimes du bassin Jupiter vont être remis à niveau en 2017 afin de permettre les déchargements de produits pour le site de DRPC (Bolloré Energie).

Le début des travaux de construction au sein de l'usine Boréalys d'une unité de production de thiosulfate d'ammonium par le groupe belge

Tessenderlo devrait renforcer le positionnement de Rouen sur le secteur des engrais liquides.

Pour la filière conteneurs et marchandises diverses au Havre, Prologis continue d'investir sur le parc du Hode. Bolloré Logistics achève la première phase de son nouvel entrepôt sur le parc logistique du Pont de Normandie 2 (PLPN2). Le groupe Panhard devrait engager en 2017 la construction de son premier bâtiment sur le PLPN2. AEW investit sur le PLPN1.

À Paris, Vailog a débuté à Gennevilliers la construction d'un bâtiment de messagerie. Il sera suivi en 2017 d'un entrepôt sur deux étages. À Bonneuil-sur-Marne, Virtuo développe une plateforme logistique.

Les ports d'Haropa vont investir, en 2017, 95 M€ dans des projets comme la rénovation des écluses de Tancarville et François 1<sup>er</sup> ainsi que des quais du terminal croisière au Havre. Le coût total des opérations est de 12 M€ financés avec l'aide de la région Normandie et de l'État.

J. L.



■ Hervé Martel, président du directoire du GPM Havres.



## ANCHER CHERBOURG

# Une chute **sévère**

**Avec 600 000 passagers transmanche, 50 000 véhicules industriels transportés et plus d'un millions de tonnes de marchandises,** Cherbourg consolide de manière sensible sa position sur le Royaume Uni (+ 9,54 %) et, dans une moindre mesure, sur l'Irlande (+ 0,19 %) qui avait connu une année exceptionnelle en 2015 (+ 17 %).

En revanche, dans le secteur des marchandises conventionnelles, Cherbourg enregistre la plus mauvaise année de son histoire avec une baisse abyssale de près de 92 % de l'activité. Seulement 8614 t ont été traitées sur les quais du Cotentin, dont 2131 t de ferraille, grâce à une légère activité de transport nucléaire et d'explosif. L'activité colis générée traditionnellement par les gros in-

dustriels du secteurs, EDF, Areva, DCNS, CMN, s'est effondrée tout comme celle liée au vrac. Il n'y a eu aucun export de matériau de carrière, par exemple.

A l'inverse, très belle année pour la croisière avec un record de 102 828 passagers, soit 46,74 % de plus qu'en 2015. De très bons chiffres dus notamment à la présence de 10 paquebots de plus de 3 000 passagers. Une année qui pourrait bien en appeler d'autres dans ce domaine puisque Cherbourg met en avant, plus que jamais, des atouts indéniables pour les mastodontes des mers qui sortent actuellement des chantiers : 600m de quai en eau profonde. Déjà, le calendrier à venir prévoit l'arrivée de nouveaux géants et de plus d'une trentaine d'escaliers. ■ **François Bergouen**

■ Philippe Deiss, directeur de Ports Normands Associés.



## Encore et toujours les EMR

Dans l'enveloppe de plus de 26,73 M€ d'investissements prévus par Ports Normands Associés (PNA), une bonne part ira cette année encore à Cherbourg et son terre-plein destiné à accueillir l'activité des énergies marines renouvelables (EMR).

Au total, environ 14 M€ seront dépensés pour les EMR à Cherbourg. Selon PNA, l'année 2017 devrait être « décisive » dans ce domaine avec, en attente, la construction d'une usine de pâles d'éoliennes (LM Windpower) et une autre d'hydroliennes. Deux dossiers qui connaissent toutefois de grosses difficultés depuis quelques années déjà. Rappelons qu'au total, plus de 110 M€ ont été investis sur le port de Cherbourg pour soutenir une activité qui, pour le moment, n'est mue par aucune brise.

Notons aussi que 1,6 M€ seront investis dans une nouvelle passerelle sur le port croisière afin de faciliter le débarquement des croisiéristes dès la saison 2018. Elle remplacera les deux vieilles passerelles des années 1950 arrivées à bout de quai et de vie.

Côté transmanche, un programme d'investissement de 1,6 M€ est prévu notamment pour la réfection de superstructures ou d'infrastructures notamment sur le poste de débarquement n°5. **F. B.**



## CAEN-OUISTREHAM

# Du blé et du transmanche

**Le port de Caen-Ouistreham consolide plus que jamais sa position de 3<sup>e</sup> port de France pour le trafic transmanche.**

En 2016, il a transporté près d'un million de passagers. Stabilité encore en ce qui concerne le trafic marchandise avec un peu plus de 3 Mt au global avec une diminution inférieure à 70 000 t, rien de significatif. On notera que cette légère baisse est essentiellement liée aux mauvais chiffres du trafic conventionnel qui avec un peu plus de 547 471 t régresse de 5,61 % soit environ 30 000 t. Un repli important qui s'explique par la contraction des trafics d'engrais (- 20 000 t) qui représente 14 % de l'activité mais aussi par le recul de la ferraille d'environ (2 % de l'activité).

Le tout, dans un environnement qui reste toujours et très majoritairement tourné vers le trafic de céréales (65 % de l'activité). Les autres trafics de bois exotiques (2 % de l'activité) de produits laitiers (7 % de l'activité) de charbon (6 % de l'activité), s'ils se sont bien comportés, n'ont pu compenser les pertes.

Pour 2017, le volume des trafics des marchandises conventionnelles tient beaucoup à l'activité blé. Les mauvais résultats de l'année 2016 en terme de production de blé devraient peser sur le port de Caen-Ouistreham. Seul un été favorable en 2017 pourrait compenser les pertes déjà enregistrées lors du premier semestre en cours. Quant à l'activité transmanche, elle s'annonce stable et espère même une légère hausse. ■ F. B.

## L'ambition comme objectif

En 2017, Ports Normands Associés (PNA), propriétaire des ports de Caen et Cherbourg, poursuivra une politique d'investissement importante avec 26,7 M€ auxquels il convient d'ajouter 6,9 M€ réalisés par les CCI des deux ports.

Si une grande partie de ces sommes sont investies dans les équipements liés aux énergies marines renouvelables (EMR) à Cherbourg, le port de Caen n'est pas oublié puisque l'aménagement de son avant-port, afin d'en améliorer le fonctionnement, est à l'étude. Il s'agit notamment d'étudier la position de pontons directement liés à l'activité des EMR pour accueillir les navires chargés de la maintenance des éoliennes offshore notamment. L'objectif est la réorganisation et l'optimisation totale du bassin afin de permettre l'accueil d'un millier d'escales supplémentaires et d'accroître les trafics de 100 000 t par an mais aussi d'accueillir davantage de paquebots de croisière voire de porte-conteneurs. En tout, l'investissement pourrait être de 16 M€ pour l'ensemble du projet lié à l'avant-port.

Par ailleurs, PNA prévoit d'investir 365 000 € dans 2 ducs d'albe situés sur le bassin de Calix à Caen afin de faciliter l'appontement des mélassiers. Enfin, 1,2 M€ seront dépensés pour la réparation des portes de l'écluse Est du port. En 2017, la CCI de Caen investira, de son côté, dans un séchoir à bois et des auvents de stockage pour le bois exotique soit 2,6 M€ au total et à elle seule sur le port. F. B.

 **BREST**

# Préserver l'existant et construire le futur

Les travaux d'investissements s'élèvent à 3,8 M€ à la charge de la CCI de Brest Métropole Océane, gestionnaire du port.

Ces travaux sont essentiellement destinés à améliorer le terminal multi-vrac. La plate-forme multimodale sera réaménagée, les grues et les transporteurs à bande modernisés. La réhabilitation de friches portuaires en vue d'aménager de nouvelles zones de stockage est prévue.

La zone de la réparation navale va bénéficier de 3,1 M€ d'investissements. « Il est nécessaire de garder la qualité opérationnelle de ces équipements afin d'assurer l'avenir », souligne Jean-Christophe Cagnard, vice-président de la CCI chargé des ports.

Ces travaux iront de pair avec ceux qui ont déjà démarré dans le cadre du vaste chantier qui sera financé à hauteur de 220 M€ par la région Bretagne en partenariat avec la CCI et le département du Finistère. Des travaux destinés à faire de Brest le port d'attache d'une nouvelle filière industrielle portuaire notamment dans l'éolien posé, flottant et l'hydrolien.

## Un chenal à - 9,40 m

Les travaux commencent par des opérations de stabilisation et de terrassement, la mise en place de réseaux d'eaux usées et d'éclairage sur le polder constitué à l'époque de la construction des grandes cales sèches et resté depuis en friche.

D'autres travaux concerneront la construction d'un quai et d'une plate-forme arrière reliée directement aux terre-pleins portuaires, ou encore d'un quai adapté aux colis très lourds. Il est prévu la construction d'une digue qui constituera un « casier » où seront



© G.L.B.

stockés par la suite les produits de dragage estimés à 1,25 million de m<sup>3</sup>. Des dragages qui permettront d'approfondir d'un mètre le chenal principal d'accès au port dont la cote sera portée à - 9,40 m sous le niveau des plus basses mers. Avec pour corollaire, un accès facilité pour les plus grosses unités.

■ **Gérard Le Brigand**



© G.L.B.

## Trafic en hausse, réparation navale à la peine

Les résultats du trafic révèlent une augmentation de 5 % à 2,6 Mt des marchandises ayant transité sur les quais du port de Brest, une bonne nouvelle après trois années de baisse imputables en grande partie à certaines exportations agricoles.

Le trafic de marchandises a été tiré vers le haut grâce aux matières premières agricoles (1,03 Mt) principalement le soja surtout destiné à la fabrication d'huile. Les hydrocarbures sont en hausse de 9 % à 783 000 t. Petite déception en ce qui concerne les conteneurs qui ne profitent pas encore pour le moment du démarrage, récent toutefois, de l'usine de lait en poudre Synutra pour la Chine. Un trafic qui n'empêche pas pour le moment une baisse de 11 % en raison d'une diminution de 34 000 t des exportations de viandes congelées.

Toutefois, le chiffre d'affaires global du port présente un repli. Ceci est dû essentiellement à la crise que traverse la réparation navale. En effet, malgré les efforts de diversification des chantiers Damen, l'année écoulée a été très difficile dans un contexte mondial tendu. En 2015, 66 navires avaient été réparés à Brest alors que seuls 40 sont venus y effectuer leurs arrêts techniques en 2016. Conséquence de cette situation, le nombre d'heures de grues facturées a diminué de 81,1 % et le taux d'occupation des quais et des formes de radoub, de 75,5 %.

Côté paquebots enfin, il y a eu deux escales de plus avec 14 unités. Des unités plus petites, et donc moins de passagers, mais davantage haut de gamme et avec un pouvoir d'achat supérieur. **G. L. B.**

# Un ressac général des trafics

**La perte d'hydrocarbures équivaut presque au ressac général des trafics.** En 2016, le pétrole, qui représente 41 % de l'activité, baisse de 2,3 % par rapport à 2015 avec 0,9 Mt. En moyenne générale tous trafics, Lorient faiblit de 2,9 %, à 2,21 Mt.

Le port a toujours eu un volet alimentation du bétail important, lié aux élevages bretons. En 2016, ce trafic a atteint 757 341 t, soit 34,2 % de l'activité du port, et enregistre un repli de 14 %. Les importateurs servant les fabricants d'aliments du bétail ont moins commandé de soja, pénalisés au deuxième semestre 2016 par des cours élevés. Les entrepôts sont restés pleins, les transactions au plus bas gelant la rotation de la marchandise dans ces magasins privés.

Le bâtiment reprenant des couleurs. Les vracs de construction ont connu une hausse de 20,4 % tous trafics confondus. Leur tonnage cumulé est

de 493 365 t, surtout du sable pour 432 770 t contre 361 779 t en 2015, soit 19,6 % de mieux. Son complément direct, le ciment gagne 83,9 %, avec 40 767 t traitées. Lorient admet bénéficier de la réorganisation des sites de production Lafarge du Havre et de Saint-Pierre-La-Cours.

## La reprise du BTP

Pour les marchandises diverses, 33 309 t de pâte à papier, engrais et fonte ont été traitées, en chute de 11 %. Avec 5 831 t, le kaolin recule de 26 %. Il faut aussi noter 11 282 t de broyat de caoutchouc de pneus recyclés parties pour l'Algérie en 2016 soit 14 % de mieux « après un arrêt temporaire des exports lié à une modification réglementaire en matière de politique énergétique », note le port. Enfin, 6 paquebots et 2 956 passagers, surtout anglais, ont accosté à Lorient d'avril à octobre.

■ **Nicolas de la Casinière**



© JOËL TRÉCANT / CCIM



**DUNKERQUE**  
PORT

**UN NOUVEAU HUB  
EUROPÉEN**



**DUNKERQUE**  
PORT

+33 (0)3 28 28 77 20  
commercial@portdedunkerque.fr

[www.dunkerque-port.fr](https://www.dunkerque-port.fr)





## 🚢 NANTES-SAINT-NAZAIRE

# Priorité donnée **au vent**



■ Jean-Pierre Chalus, président du directoire de Nantes Port

■ **Sous ce qu'il considère comme son seuil d'équilibre à 30 Mt, le port de Nantes-Saint Nazaire poursuit néanmoins ses investissements.** Après 30 M€ en 2016, la modernisation des infrastructures mobilise 40 M€ cette année. Pour constituer le hub logistique voué aux énergies marines renouvelables, un boulevard de Saint-Nazaire sera déplacé pour faire place au trafic de colis lourds, sous-stations électriques et éléments d'éoliennes de la filière des énergies marines. Une mise en service partielle est prévue à l'automne. À Montoir, l'extension de 350 m de quais du terminal à conteneurs lancé en septembre 2015 doit être livrée à l'automne 2017, portant le linéaire à 600 m de potentialités d'accostage permettant l'accueil de porte-conteneurs de 330 m, de 6 000 à 8 000 EVP, trois fois plus qu'actuellement. Délaissé depuis l'abandon d'un projet

de centrale nucléaire en 1997, le site du Carnet modernise ses quais, offrant 160 m de linéaire d'accostage voué à la réparation navale. Le dock flottant sort de 6 mois de travaux : une jouvence pour cet équipement utilisé en maintenance et réparation navales. À Saint-Nazaire, le bateau-porte de la forme de radoub n°1 a été en travaux de décembre dernier à fin février.

Le port consacrant 25 % de ses recettes au dragage, la motorisation au gaz naturel d'ici 2020 de la drague Samuel-de-Champlain mise moins sur la transition énergétique que sur la prolongation de la durée de vie et une baisse des coûts d'usage de la drague en service toute l'année dans l'estuaire. Enfin, le port cible toujours l'Asie avec des missions commerciales en Chine et un site internet en langue chinoise.

■ **Nicolas de la Casinière**

## Un petit mieux, faute de mieux

Après cinq ans de baisse des trafics, Nantes-Saint-Nazaire inverse la courbe et affiche une mince progression de 0,3 %, avec 25,4 Mt traités en 2016. Loin du record des 37,2 Mt enregistré en 2007. « Trente millions reste le point mort pour absorber nos coûts de fonctionnement et bien valoriser le foncier, note Francis Bertolotti, président du conseil de surveillance. Le retour des énergies fossiles est un « aléa positif » qui nous fait espérer le retour aux 30 Mt d'ici trois ans, dans une logique de croissance ».

Les trafics énergétiques représentent toujours 70 % des recettes et volumes du port et restent tributaires des marchés mondiaux. On se réjouit du net regain de GNL qui avait perdu 80 % ces dernières années : son volume a doublé entre 2015 et 2016, franchissant à nouveau la barre des 2 Mt. Le détournement du gaz vers l'Asie s'estompe, la demande chinoise baisse, tout comme la consommation au Japon qui relance peu à peu ses centrales nucléaires. Les prix du gaz se rééquilibrent entre Europe et Asie. Cumulés, les vrac liquides -pétrole brut et raffiné, gaz- gagnent 7 % à 16,8 Mt. Le charbon recule de 30 %.

Avec 1,7 Mt, l'alimentation du bétail et les oléagineux perdent 17,2 %. Les céréales plongent de 32 %, ne traitant que 1,2 Mt en 2016. « Les céréales nous ont fait beaucoup de mal, ajoutés aux mouvements contre la loi Travail », relève le président du directoire, Jean-Pierre Chalus. Le sable de mer s'alourdit un peu, de 3,6 % avec 1,1 Mt traitées. Les conteneurs, dont le poids parle toujours moins que la valeur ajoutée, perdent 1,8 % à 1,7 Mt. **N. D. L. C.**

# Paré pour des navires plus grands



## Le port rochelais va s'attaquer cette année à la zone de Chef de Baie 4, sur la partie sud du port.

Alors qu'elle accueille actuellement les navires sabliers, elle va se transformer pour proposer un nouveau linéaire de quai et 4 ha de plate-forme attenante. Ces aménagements sont surtout destinés aux trafics de pâte à papier et de conteneurs. L'appel à manifestation d'intérêt a été lancé en 2016 et les résultats de cet appel devraient être rendus dans les toutes prochaines semaines. Suivront d'autres aménagements sur cette zone du port, avec un approfondissement d'un mètre de la souille et la consolidation des quais de Chef de baie 1, 2 et 3. Sur le môle d'escale, duc d'Albe a été remplacé l'an dernier suite à une avarie provoquée par un navire. Les difficultés créées cette avarie pour la réception des pétroliers a conduit le port à moderniser l'apponement qui leur est dédié. Alors que les deux quais existants recevaient pour l'un, les « petits » navires et pour l'autre, les plus grands, leur polyvalence va être renforcée afin d'accompagner l'augmentation de la taille des navires. L'investissement va représenter 5 M€. La digue qui borde La Repentie a été re-

haussée d'un mètre l'an dernier pour un coût de 500 000 €. Le comblement du casier se poursuit par le nord, ce qui va permettre de démarrer l'aménagement d'une unité de traitement des sédiments à terre. Elle recevra les boues issues du dragage des ports de plaisance du département et du bassin à flot du grand port. Le comblement reprendra ensuite par le sud. Le terre-plein ainsi aménagé accueillera dans quelques années le montage des gigantesques éoliennes qui formeront le nouveau parc éolien off shore au large de l'île d'Oléron.

## EVA investi 5,5 M€

Les entreprises portuaires ne sont pas en reste quant aux investissements. Le chantier du nouveau silo céréalier bord à quai de Socomac Soufflet se poursuit. Sa mise en service est prévue pour cette année et l'investissement aura représenté au total 27 M€.

Enfin, EVA a commencé à aménager les 5,5 ha de terre-plein qui bordent le second quai de l'anse Saint-Marc et dont il a obtenu la concession. Le coût de cet aménagement devrait représenter au total 5,5 M€.

■ Myriam Guillemaud-Silenko

## Le mauvais impact des céréales

« L'année 2015 avait été exceptionnelle. » Ce rappel au moment de donner les chiffres de 2016 est symptomatique. Les acteurs du port de La Rochelle ont besoin de réconfort en se souvenant qu'ils ont connu des jours meilleurs. Et en espérant qu'ils reviendront vite. L'année 2016 avait pourtant bien commencé, avec une hausse des trafics de 2,7 % au premier semestre. Puis est arrivée la campagne céréalière, « la pire depuis plusieurs années ». À leur arrivée sur le marché mondial, les grains se sont trouvés en concurrence avec les productions abondantes et de meilleure qualité des autres grands pays céréaliers de la planète.

Pour La Rochelle, ce phénomène a entraîné une chute des trafics globaux de 5,9 %, pour un total de 9,22 Mt. L'impact des céréales est majeur dans cette baisse puisque, sans elles, ces trafics ont progressé de 1,6 %. Alors qu'elles représentent habituellement 45 à 50 % des trafics, elles sont descendues à 41 %, enregistrant une diminution de 15 % de leurs tonnages sur l'année.

Quant aux autres produits, la plupart est dans la continuité des années précédentes. À l'exception cependant des engrais, eux-mêmes impactés par les problèmes céréaliers : ce trafic a baissé de 8,4 % pour 517 000 t. En revanche, celui de l'alimentation animale augmente de 5,9 % à 270 000 t.

La pâte à papier quant à elle progresse de 16 %, avec 0,5 Mt, ce qui place La Rochelle au deuxième rang européen pour ce trafic derrière Flessingue. Et elle permet de limiter l'impact de la baisse du trafic de grumes, qui se poursuit depuis des années maintenant, sur la filière des produits forestiers, celle-ci enregistrant une augmentation de 11 % à 850 000 t.

Enfin, la croissance des colis lourds est de 12,5 %, et ceci essentiellement grâce aux éoliennes dont le trafic a progressé l'an dernier de 80 %.

M. G. S.

 **BORDEAUX**

# Améliorer les tirants d'eau



« Face à une demande forte de transport de gros volumes par les navires céréaliers, une des opérations majeures que mènera le port en 2017 portera sur le dragage du chenal sur près de 100 km, du printemps à septembre, afin d'améliorer les accès nautiques, notamment du terminal de Bassens », indique Christophe Masson, président du directoire du grand port maritime de Bordeaux (GPMB). Pour cette opération dénommée « Gironde XL », qui permettra de gagner un mètre sur les tirants d'eau, 14 M€ seront

mobilisés (60 % Etat, 20 % Europe, 20 % GPMB), soit le plus fort poste sur une enveloppe globale d'investissement 2017 de 31,5 M€. Un appel d'offres a été lancé pour solliciter le recours à de nouvelles dragues en zones profondes.

## Zones logistiques

Pour accroître son offre de zones logistiques, le GPMB s'est, en parallèle, fixé un budget de 7,4 M€ pour acquérir des réserves foncières, proches du fleuve, prioritairement dans l'agglomération bordelaise, comme dans la zone Alfred Daney. Le terminal de Bassens, qui concentre une grande partie de l'activité portuaire, fera l'objet de réaménagements d'infrastructures, de bâtiments et d'équipement, notamment à travers le renforcement de terre-pleins et des quais (4,7 M€).

Sous sa casquette d'aménageur, le port lancera avant l'été les travaux de modernisation et d'agrandissement du port de plaisance des Bassins à flot (2,6 M€). Il consacrera 2,2 M€ au développement, sur cette même zone, de l'activité de réparation navale et refit de yacht qui a déjà accueilli 6 navires.

Au niveau de la dématérialisation des formalités portuaires, la création d'un GIE est à l'œuvre, avec 12 ports et des collectivités territoriales, pour mutualiser leurs compétences sur les systèmes Vigie et AP+. ■ **Marianne Peyri**

## Une année médiocre en deçà des 8 Mt

Avec 7,8 Mt de trafic global réalisé en 2016, le Grand Port maritime de Bordeaux a connu une année particulièrement difficile. Cette baisse de 6,5 % (- 540 000 t) du trafic total par rapport à 2015 découle plus spécifiquement de la perte de 330 000 t sur les exports de céréales qui atteignent juste 1 Mt (- 23 %), tonnages s'alignant sur les niveaux de récoltes régionaux.

Représentant la moitié des tonnages du port, les hydrocarbures marquent le pas avec un différentiel de - 100 000 t, pouvant s'expliquer par une moindre consommation liée à un hiver 2016 clément. Les produits liés au secteur de la construction sont à la peine. Ainsi, les imports de granulats régressent de 130 000 t. Les constructeurs locaux ont en effet privilégié des approvisionnements dans des carrières locales ou ont subi une diminution de chantiers de travaux publics due à la réduction des dotations de l'Etat aux collectivités locales.

Contraint par le manque de place sur le terminal de Bassens, le trafic conteneurs accuse un ralentissement de 8 % à 57 243 EVP.

En revanche, les trafics de marchandises diverses sont restés stables et les flux de certains produits ont progressé. Les imports de graines oléagineuses (+ 63 %) s'envolent grâce à l'augmentation de capacité de production de l'acteur Saipol, embellie nuancée cependant par une baisse corrélative, de ce même acteur, des exports d'huiles (- 18 %). Fruit d'une démarche active du port pour capter des trafics, les entrées d'engrais gagnent 60 000 t.

Enfin, sur le secteur de la croisière maritime, le port affiche un nouveau record avec 50 escales accueillies en 2016. **M. P.**



■ Christophe Masson, président du directoire du GPM Bordeaux.



■ Les trafics de bois n'ont pas été au rendez-vous cette année. Ils ont fini l'année à 70 000 t.

## 🚢 BAYONNE

# De premiers signes de reprise

■ **Après plusieurs années de ralentissement des trafics, le port de Bayonne enregistre un léger rebond de + 0,5 % en 2016 avec un trafic total de 2,3 Mt.**

Dépassant les 500 000 t, les exports de maïs (+ 30 %) ont profité d'une bonne année de production et du report des volumes de la récolte 2015. De même, les trafics huile de palme, tourteaux et blé ont connu une forte remontée.

Le redémarrage des imports d'hydrocarbures raffinés, au second semestre 2016, a généré un nouveau trafic de 15 000 t, qui s'ajoute aux exports de pétrole brut (80 000 t) en hausse de 27 % et au trafic de dérivés pétroliers. D'autres trafics, de niche comme des broyats de pneus, du coke de pétrole, etc., initiés courant 2015 se sont développés en 2016.

Trafic le plus conséquent du port de Bayonne, les produits sidérurgiques ont connu une année en demi-teinte. Les exports de billettes de l'industriel Celsa

sont reparties à la hausse (+ 15 %) pour 550 000 t alors que les imports de ferraille ont continué de baisser (245 000 t, - 18 %).

### Les exports reprennent

Autre trafic d'envergure pour le port : les engrais, confrontés à une diminution de la demande et aux fluctuations du marché, atteignent les 467 000 t, soit 24 000 t de moins qu'en 2015.

La baisse du trafic soufre (- 24 %), s'explique par la reprise des activités de Sobegi par Adisseo courant d'été 2016 et l'engagement d'importants travaux sur le fondoir de soufre.

Les imports de bois, annoncées par les industriels, n'ont pas été au rendez-vous avec juste 70 000 t. L'exportation, en revanche, est consolidée par le développement de la ligne régulière vers l'Afrique du Nord. Enfin, la perte des trafics granulats et quartz a impacté la catégorie vracs solides. ■ **M. P.**

## Les laminoirs en fer de lance

« Avec un léger rebond du trafic en 2016, nous avons conjuré la baisse et assistons à un redémarrage de l'activité portuaire, qui sera portée durant 2017 par l'arrivée de nouveaux produits pétroliers, le projet de Laminoirs des Landes et la conjoncture qui redevient favorable. On sent un certain optimisme et un retour des investissements », constate Georges Strullu de la CCI Bayonne-Pays basque. Programmée depuis des années, le lancement de l'activité du groupe sidérurgique italien Beltrame, devrait se concrétiser cette année. Après finalisation des travaux, l'unité industrielle Laminoirs des Landes basée à Tarnos, dédiée à la production de laminés de tôles fortes d'acier, devrait entrer en production au troisième trimestre 2017, offrant des perspectives à terme de volumes maritimes de 350 000 t par an.

Toujours dans le domaine sidérurgique, l'acteur clé du port de Bayonne, Celsa, démarra l'installation cette année de son nouveau laminoir à chaud avec une mise en production en 2018, qui sera suivie par la construction d'un deuxième laminoir. Par ces investissements, Celsa pourrait générer à terme près de 350 000 t de trafic maritime supplémentaire.

Dans le secteur du soufre, Adisseo, reprenant l'activité de Sobegi, investit sur une remise en état des installations et table sur un retour des imports de soufre solide à 100 000 t.

L'augmentation des capacités de traitement de stockage de l'industriel LBC pourrait se traduire par un impact sur le trafic maritime des produits chimiques et pétroliers.

La CCI Bayonne-Pays-Basque investira près de 600 000 € pour réaménager des quais et terre-pleins sur les différentes zones portuaires, pour moderniser la forme de radoub accueillant la nouvelle drague *Hondarra* ainsi que pour déployer de la fibre sur les divers sites portuaire. Afin d'accompagner le projet des Laminoirs des Landes, le port procédera à l'achat d'un palonnier électromagnétique, qui permettra la manutention de brames d'acier de 6 m sur 2 m 50 pesant chacune près de 30 t. **M. P.**



© PUERTO DE BILBAO

## 🚢 BILBAO

# Extension de la capacité portuaire **en vue**

Les investissements de l'Autorité portuaire de Bilbao (APB) devraient s'accélérer de manière substantielle en 2017 avec un montant budgété de 89 M€ contre 32 M€ en 2016.

Le principal projet est celui de l'Espigón Central qui prévoit la création d'un nouvel espace de 33 400 m<sup>2</sup> avec une longueur de quai de 1 080 m et une profondeur de 21 m. Les travaux ont commencé en septembre 2016 et devraient durer 39 mois. La valeur du contrat de l'Espigón Central atteint 79 M€. L'Union européenne apporte une subvention à hauteur de 20 % de ce montant, le reste est à la charge de l'APB.

Ce projet revêt une importance cruciale pour le port. Le taux d'utilisation du sol portuaire est actuellement de 80 % selon l'APB qui estime que le point de saturation sera atteint en 2020. L'extension de capacité est donc indispensable pour permettre d'accueillir de nou-

veaux opérateurs et assurer la poursuite de la croissance du trafic. Le port poursuit aussi sa stratégie de développement des ports secs. Les travaux de la 1<sup>ère</sup> phase de l'aménagement du terminal logistique ferroviaire de Pancorbo (TELOF), situé près de Burgos (Castille), adjugés en décembre 2015 pour un montant de 4,5 M€, devraient être finalisés en 2017. La construction de la plate-forme logistique ferroviaire d'Arasur, dans la province basque d'Alava, devrait être achevée fin 2017. Il s'agit d'un investissement de 5,3M€ financé par l'APB avec l'équivalent du conseil départemental d'Alava et le gouvernement régional basque. Ce projet pourrait apporter au port un trafic supplémentaire de 2,2 Mt/an.

Enfin, les travaux du nouveau terminal pour les passagers des navires de croisières devraient être achevés en mars 2017 (5,6 M€).

■ Daniel Solano

## Faire face à la crise de la sidérurgie

Le principal port de la façade atlantique de l'Espagne a enregistré en 2016 une baisse des importations de GNL (- 29 %, soit - 0,5 Mt) destinées à l'usine de regazéification de BBG. La hausse du gazole (+ 0,3 Mt) et d'autres produits a permis de maintenir quasiment inchangé le chiffre global du trafic des vracs liquides à 18 Mt. Cette activité est tirée par la raffinerie de Petronor située à Muskiz, qui importe tout le brut via le port et exporte environ 40 % de sa production. L'enjeu est essentiel puisque les vracs liquides représentent plus de la moitié du trafic total du port soit 56 % en 2016.

La mauvaise nouvelle de l'année 2016 a été la décision d'ArcelorMittal d'arrêter l'aciérie électrique de Sestao entre février et septembre. L'activité a repris pendant les quatre mois suivants, mais à un niveau bien plus faible. Comme le port voisin de Pasajes, Bilbao subit le contrecoup de la crise mondiale de la sidérurgie et des décisions de la compagnie indienne. Ce sont au total 0,6 Mt de minerai de fer et de ferrailles qui ont été comptabilisées en moins. Cependant la progression d'autres vracs secs, notamment le ciment et le clinker (0,2 Mt), a limité le repli de cette catégorie (- 3,7 %, 4,4 Mt).

Du côté des diverses, un léger recul (- 1,8 %, 9,5 Mt) est constaté. Le trafic des conteneurs est stable (0,6 Mt), le port basque ne réalise pratiquement aucune activité de transbordement. Le trafic total a atteint 31,9 Mt (- 1,4 %) et le port a donc réussi à limiter l'impact des baisses des trafics de GNL et des produits liés à la sidérurgie. **D. S.**

# Un tassement du transport de marchandises

■ Leixões, second port du Portugal derrière Sines, a enregistré un repli de son activité en 2016. Au total, 18,3 Mt de marchandises ont transité par le port de Leixões en 2016, soit une diminution de 2,72 %.

Selon l'administration du port, la baisse du trafic concerne essentiellement le vrac solide (- 7 %) et le vrac liquide (- 10 %), conséquence de l'arrêt de la Calm Buoy au large de Matosinhos, où se trouve le terminal pétrolier du Port de Leixões. Le terminal flottant qui appartient à la raffinerie Galp est relié à la terre par un pipeline de trois kilomètres. Le système n'est plus opérationnel depuis mars 2016 et aucune prévision n'a été formulée sur la remise en fonctionnement de la bouée pétrolière. Les tankers de trop grandes dimensions pour entrer dans le port de Leixões ont été déviés vers Sines.

En contrepartie, les autres secteurs de marchandises se sont bien comportés : + 18,9 % pour le Ro-Ro, + 6,6 % pour les conteneurs, + 4,5 % pour la marchandise fractionnée.

En ce qui concerne le trafic de passagers, Leixões a enregistré 72 000 voyageurs et 84 navires, en léger recul par rapport à 2015.

■ Marie-Line Darcy

## La logistique, une priorité

En 2016, Leixões n'a pas connu d'investissements d'envergure. Il faut dire qu'en 2015, le port s'est doté d'une toute nouvelle plate-forme logistique. L'investissement total a atteint 165 M€ dont 95 M€ supportés directement par le port. Les travaux d'un hangar frigorifique de haute technologie vont commencer en 2017 pour le compte de la société espagnole Friopuerto qui dispose déjà d'une installation similaire sur la plate-forme. Le développement logistique de la zone portuaire gérée par l'Administration des Ports de Douro et Leixões (APDL) est annoncé comme prioritaire. Une vocation « terrestre » de l'extension de Matosinhos qui génère directement et indirectement 280 000 emplois.

D'autre part, la liaison ferroviaire au port de Leixões sur le couloir atlantique est l'un des quatre projets ferroviaires soumis au financement européen par le Portugal, pour un investissement de 50 M€. Le Portugal a présenté à Bruxelles un ensemble de 30 propositions dans le cadre du « plan Junker » pour les infrastructures pour un financement global de 1,2 Md€. M. L. D.

WE KEEP MOVING YOU

■ The Port of Antwerp is not your average transport partner. Every challenge you bring drives us to serve you even better. By constantly adapting to your needs we achieve faster distribution, smarter logistics, smoother customs, greener activities and clearer processes. Improved solutions that keep inspiring you. At the Port of Antwerp standing still is no option. Moving is.

Challenge us at  
[customerservice@portofantwerp.com](mailto:customerservice@portofantwerp.com)

Follow us at  
[www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective](http://www.portofantwerp.com/en/supplychainperspective)

    #portofantwerp

Everything is  
Possible at the



Port of  
Antwerp



## Une croissance à deux chiffres

En 2016, le port portugais de Sines, sur la côte Atlantique, a battu de nouveaux records. La croissance globale du trafic de marchandises est de 16,4 % par rapport à 2015, soit 51 Mt de marchandises.

À lui seul, le terminal XXI consacré aux conteneurs, géré par PSA, réalise presque la moitié de l'ensemble du trafic : 20,6 Mt, soit une hausse de 25 % par rapport à 2015. Parallèlement, le terminal XXI a battu le record en volumes avec 1,5 M d'EVP, soit un essor de 13,6 %.

De son côté, le transport de vrac liquide reprend du poil de la bête avec une progression de 15,6 % en 2016, soit 3 Mt supplémentaires. Le vrac solide stagne à 5,86 Mt de marchandises.

Selon la direction de l'Administration des ports de Sines et d'Algarve (APS), la progression du trafic de marchandises conteneurisées en 2017 devrait être de 5 %. Mais le véritable boum devrait s'observer à partir de 2018. PSA négocie actuellement de nouvelles routes maritimes de et vers Sines, aucun détail précis n'a été toutefois fourni. En 2016, le port a enregistré 2 422 escales de navires, soit 235 de plus que l'année antérieure.

À noter que les deux ports d'Algarve, Faro et Portimão, au Sud du Portugal, représentent à peine 0,5 % du trafic total de APS. Le modèle administratif et de gestion groupée devrait être prochainement revu. **M. L. D.**

## ■ SINES

# Le joyau de la couronne portuaire portugaise

Sines, le grand port sur la façade atlantique, à 170 km au Sud de Lisbonne, connaît une progression constante et importante. Doté de cinq terminaux spécialisés, il représente désormais presque 50 % des activités portuaires du Portugal.

En 2015, PSA a réalisé un investissement de 40 M€ dans des travaux d'aménagement de ses quais au Terminal XXI pour les conteneurs. Dès 2016, le groupe asiatique a évoqué un nouvel investissement, de l'ordre de 100 M€. Mais cette fois, PSA souhaite obtenir en contrepartie une prolongation de sa concession à Sines, qui doit en principe se terminer en 2029. Des négociations sont en cours avec le gouvernement portugais dans un climat tendu puisque des rumeurs circulent sur l'attribution à la Chine de l'exploitation du Terminal 2, voisin immédiat du Terminal XXI de PSA. Une situation jugée délicate dans la mesure où la Chine cherche une ter-

minaison maritime pour ses débouchés dans le secteur automobile.

Outre les négociations pour que PSA puisse passer de 2,1 MEVP à 3,1 MEVP, le gouvernement portugais a annoncé son intention de lancer un appel d'offre pour le Terminal Vasco da Gama. Il s'agira d'un second terminal de conteneurs, au Sud de l'actuel Terminal XXI de PSA. Évoqué par le passé à plusieurs reprises, le nouveau projet est défendu par l'actuel gouvernement qui veut débloquent la situation des négociations à Sines en 2017.

Enfin, le gouvernement a confirmé le lancement de l'appel d'offres pour le tronçon entre Elvas (Sud-Ouest, Alentejo) et Caia à la frontière espagnole sur la ligne ferroviaire de marchandise. Le gouvernement espère à terme pouvoir faire de Sines le port le plus important pour la capitale espagnole Madrid, grâce à une ligne de chemin de fer moderne. ■ **Marie-Line Darcy**



■ Le terminal XXI enregistre une progression de 13,6 % à 1,5 MEVP.



## BARCELONE

# Le ferroviaire au cœur des priorités

**L'Autorité portuaire de Barcelone (APB) poursuit une stratégie ambitieuse d'investissement.** Après un niveau de 26 M€ en 2016, le budget pour 2017 prévoit un montant de 135 M€. Le principal objectif demeure la construction des nouveaux accès routier et ferroviaire du port. La réalisation du nouvel accès routier, adjudgé en 2014 pour un coût de 118 M€, a pris un gros retard. Le nouvel accès ferroviaire représente un enjeu crucial car il doit permettre une sortie directe des conteneurs sans passer par la gare de Morrot. Le coût du projet est de 150 M€, pris en charge conjointement par l'APB (73 M€) et par ADIF, entreprise publique en charge du réseau espagnol (77 M€).

### Une gare et des embranchements

Le démarrage du projet a été retardé notamment par les modalités de cession gratuite à ADIF d'un tronçon de voie de 2 km

propriété du gouvernement catalan. Ce point a été réglé en juin 2016. Le lancement des appels d'offres pour la partie correspondante à ADIF, plusieurs fois retardé, devrait avoir lieu au printemps 2017. De son côté, l'APB devrait lancer les appels d'offres fin 2017. Le temps presse désormais. Les opérateurs de conteneurs, notamment Hutchison, ont fondé leurs investissements sur la disponibilité d'une voie ferroviaire moderne.

Il faut ajouter la construction d'une nouvelle gare ferroviaire (54 M€) mais aussi, fait nouveau, le financement de différents embranchements de 750 m sur la ligne Barcelone-Saragosse-Madrid. Ces projets se situent bien au-delà de l'enceinte portuaire et représentent un investissement conséquent (30 M€).

Ils témoignent de la volonté du port de renforcer sa présence dans un territoire stratégique où la pression de ses concurrents Valence et Bilbao principalement est forte. ■ **Daniel Solano**

## Un port au meilleur de sa forme

Au total, en 2016, le port de Barcelone a manipulé 47,5 Mt hors pêche et avitaillement, en hausse de 3,4 %.

Pour la première fois depuis 2011, le port de Barcelone a atteint et même dépassé le niveau des 2 MEVP, avec 2,2 MEVP exactement (+ 14,5 %). Cette performance s'explique principalement par la bonne tenue du trafic de commerce extérieur : + 4 % pour les exportations (0,7 MEVP, en conteneurs pleins) et + 9 % pour les importations (0,5 MEVP). La bonne surprise vient de la forte reprise du transbordement. Après plusieurs années de fort recul, cette activité a progressé de 47 % (0,4 MEVP). Le trafic d'automobiles neuves a continué sur la lancée des années antérieures. Avec 0,9 million de véhicules (+ 4 %), Barcelone conserve son leadership en Espagne. Le reste du roulier progresse de 3 % à 0,4 M d'UTI grâce au trafic avec les Baléares. Le bilan des autoroutes de la mer est négatif (- 12 %, 3,8 Mt).

Comme dans d'autres ports espagnols, le bilan 2016 des vracs est décevant : stable pour les produits secs (4,4 Mt) et négatif pour les liquides (- 5 %, 11,4Mt), en dépit de la hausse du gazole (+ 16 %, 2,7 Mt), principal produit traité. Le chiffre d'affaires est resté stable à 155 M€ et le port a dégagé un cash flow impressionnant (86 M€, + 17 %) qui lui a permis de financer ses investissements soit 26 M€ en 2016 et de poursuivre sa politique de désendettement. L'encours de la dette bancaire se situe à 304 M€ fin 2016 soit 24 % des fonds propres contre 494 M€ fin 2010 (51 %). **D. S.**



## 🚢 PORT- VENDRES

# Un trafic étal en 2016



■ Marc Chevallier, président de la commission Méditerranée du Ceser Occitanie.

■ **Stabilité pour le terminal fruitier de Port-Vendres avec 267 000 t traitées en 2016, au lieu de 268 000 t en 2015, indique la CCI de Perpignan, gestionnaire du site avec une délégation de service public courant jusqu'à début 2019.**

« Alors que nous étions à + 10 %, fin octobre, avec le Maroc, le trafic avec ce pays a chuté à - 17 % sur l'année, du fait d'une très mauvaise récolte, indique la CCI. Il a fait très chaud en septembre et octobre au Maroc, ce qui a grillé beaucoup d'oranges et de tomates et a eu pour conséquence de décaler la campagne ».

Par ailleurs, le port d'Agadir est congestionné, du fait de travaux et de l'afflux des bateaux de

croisière. Certes en baisse, ce trafic ne pèse que 28 947 t. Les exportations, notamment le bois, chutent aussi, de 13 %.

Ces trous d'air sont compensés par une bonne tenue du trafic de bananes en provenance d'Afrique de l'Ouest en progression de 10 %. Ce trafic représente la majorité du trafic (167 373 t). « Beaucoup de plantations repartent sur un bon cycle de production », selon la CCI.

Côté plaisance, 74 navires ont transité soit un quasi doublement par rapport à 2015 et ses 44 navires. Mais « une part importante de ces navires ont été présents pour des raisons de services douaniers autant que touristiques », nuance la CCI. ■ **Hubert Vialatte**

## Vers la requalification du quai Dezoums

Le projet de requalification du Quai Dezoums du port de Port-Vendres fait l'objet d'une enquête publique du 8 février au 10 mars 2017. Cette opération d'agrandissement et d'amélioration de l'espace portuaire, d'un coût de 36 M€, a pour ambition de moderniser le port de commerce.

L'aménagement comprend la démolition du hangar et du quai Dezoums existants, le dragage des fonds à - 9 m, la construction d'un quai, la construction d'un terre-plein, l'équipement du quai avec la grue mobile existante, ainsi que la démolition des bâtiments annexes de l'ancien hôtel des Tamaris. Si l'enquête publique est positive, la livraison de l'équipement est prévue au printemps 2019. À ce jour, le port a deux quais, occupés sur une partie de l'année. Le futur quai doit permettre une meilleure co-activité, et accueillera des navires plus profonds et plus longs. L'activité commerce, exploitée côté centre-ville, pourra ainsi être déportée et libérer de l'espace pour la croisière et le yachting.

Par ailleurs, une réflexion est en cours sur une éventuelle gouvernance unique des ports en Occitanie. Pour Marc Chevallier, président de la commission Méditerranée du Ceser Occitanie : « Avec des propriétaires et des gestionnaires très variés, nous sommes face à un patchwork. Les ports de Paris, de Havre et de Rouen se sont réunis, de même que les ports bretons. Il est urgent que nous fassions de même en Occitanie. Nous devons être regroupés afin de déployer une stratégie commune. C'est vital ». **H. V.**

# Préparer l'avenir

Les projets et les investissements prévus pour 2017 et au-delà détaillés par Marc Chevallier, président de l'EPR Port Sud de France, sont nombreux. Il y a le transfert du Sealine dans la darse, porté par BP, un investissement de 50 M€, pour une mise en exploitation en 2020, la construction d'un hangar vrac agro pour 3,5 M€ avec une mise en exploitation en 2018-2019. Pour une nouvelle filière de vracs industriels à l'import, l'investissement s'élève à 4 M€, pour une exploitation en 2019. Un appel à projets conteneurs est en négociation avec un opérateur international, retenu pour une mise en exploitation mi-2017. Un appel à projets frigorifique est en cours de négociation avec l'opérateur Conhexa, retenu pour une mise en exploitation mi-2017. Le développement de la ligne Ekol est prévu sur la base d'une seconde escale hebdomadaire. Le développement de la croisière fait partie des priorités, en misant sur

les navires de grande capacité, qui peuvent accoster le long du nouveau quai H. 50 escales et 45 000 passagers sont programmés en 2017 puis 70 escales et 100 000 passagers en 2018. Marc Chevallier table sur 1 Mt de trafic supplémentaire à moyen terme pour le port de Sète et 70 M€ d'investissements privés à venir. Côté fonds publics, le port de Sète devrait bénéficier du plan Littoral 21, qui sera signé en mars entre la Région Occitanie et l'État à travers un contrat de plan spécifique. Pour Marc Chevallier, tout ne sera pas résolu par les investissements : « La concurrence des grands ports européens est de plus en plus présente. Il convient de ce fait de compenser nos surcoûts par la qualité de nos services : fiabilité, efficacité, ponctualité et paix sociale. C'est aussi au travers de la complémentarité de nos ports régionaux et de la mutualisation de nos moyens que nous pourrions affronter l'avenir. » ■ H. V.

## Une légère progression

En 2016, le port de Sète enregistre une légère progression du trafic de son port de commerce avec 3,8 Mt, au lieu de 3,75 Mt en 2015. « Sur deux ans, le tonnage est en hausse de 17 %. Il s'agit de la plus forte progression des ports français », assure Marc Chevallier, président de l'EPR Port Sud de France, gestionnaire de la plate-forme. Parmi les trafics porteurs : le développement de la ligne Turquie, opéré par l'armement Ekol avec 15 000 remorques en 2016 au lieu de 12 000 en 2015 ainsi que « les importations d'éoliennes qui ont apporté la manutention de 672 colis contre 394 en 2015 ».

Parmi les trafics stables : vracs agroalimentaires, véhicules neufs importés de Roumanie, Turquie et Corée du Sud, vracs industriels et marchandises diverses. D'autres trafics souffrent comme l'exportation de bétail.

Le trafic ferry opéré par Grandi Navi Veloci sur la ligne Tanger-Nador-Sète est en baisse de 17 % suite aux nombreux problèmes techniques du navire *Sardegna*, qui a entraîné la fermeture de l'escale à Nador, laquelle a repris fin décembre, avec la mise en ligne d'un navire plus adapté. H. V.





## 🚢 MARSEILLE

# 65 M€ d'investissements en 2017

■ Après avoir engagé 55 M€ en 2016, le GPMM investira 65 M€ (+ 18 %) en 2017. 22 M€ seront alloués à l'entretien des infrastructures et 30 M€ seront affectés aux opérations inscrites au projet stratégique 2014-2018.

« 2017 marquera l'achèvement des travaux d'élargissement de la passe Nord et la mise en service de la forme 10 en avril après plusieurs mois de retard en raison d'un incident technique en août 2016. La déviation routière de Fos sera terminée en février. Elle offrira un deuxième itinéraire dans l'enceinte portuaire et contribuera à délester le trafic sur la nationale. Après avoir investi 7,5 M€ dans le renouvellement des voies ferrées en 2016, nous allons engager la phase 1 des travaux de modernisation du faisceau ferroviaire de Mourepiane », a détaillé en janvier Christine Cabau Woehrel, présidente du directoire du GPMM. 2,8 M€ seront affectés aux projets ferroviaires en 2017.

Afin de mutualiser les outillages de Seayard et de PortSynergy et d'aligner des navires de près de 400 m de long, les travaux

de jonction des terminaux à conteneurs de Fos (5,5 M€) seront engagés fin 2017 pour une livraison en 2019. Le programme de construction du réacteur lter monte en puissance. Le port s'était engagé à faire construire un ponton (1,6 M€) qui sera livré avec du retard. L'aménagement de la plate-forme Piicto à Fos devrait nécessiter 2,6 M€.

Pour accompagner la croissance des trafics de véhicules automobiles, le GPMM augmente les surfaces allouées aux manutentionnaires. Désormais, Socoma (pour CAT) bénéficie de 72 000 m<sup>2</sup> dans les bassins Est. À Fos, le terminal de TEA (Groupe GCA) passera de 14 à 20 ha.

Le GPMM finance aussi deux études. La première porte sur les opérations d'avitaillement par barge dans la perspective de la livraison prochaine de paquebots au GNL et la seconde concerne l'installation de nettoyeurs de fumée mobiles (scrubbers) sur les navires à quai.

■ Nathalie Bureau du Colombier

## La perte de la rente pétrolière

Total La Mède a entamé en 2016 sa reconversion en bio-raffinerie cessant à compter de novembre d'importer du pétrole brut. « Nous recherchons de nouveaux trafics pour compenser la perte de la rente pétrolière », explique Jean-Marc Forneri, président du conseil de surveillance du Grand port maritime de Marseille (GPMM).

Le recul de 3 % des imports de brut en 2016 et la chute de 6 % des raffinés ont pu être en partie compensés par les importations de GNL (+ 33 %). Sur un trafic global de 81 Mt, les vracs liquides ont atteint 49,5 Mt (- 1 %) et les marchandises diverses ont progressé de 3 % (18,5 Mt).

Totalisant 12,9 Mt, les vracs solides chutent de 7 %. Plusieurs explications : les incidents techniques d'Arcelor-Mittal, la crise de l'acier, la mauvaise récolte céréalière et l'arrêt des importations de sucre. Au rang des bonnes nouvelles, la progression de 3 % des marchandises conteneurisées avec 1,25 MEVP en 2016. Cette croissance continue ne suffira pourtant pas à compenser le manque à gagner résultant de la perte du brut. « Nous devons accompagner la transition énergétique. Les projets Jupiter 1000, Vasco2 et la station au GNV prennent corps », commente Christine Cabau Woehrel. Ces derniers mois, la présidente du directoire de Marseille-Fos a multiplié les visites en Chine afin de convaincre Quechen Silicon Chemical Co. d'implanter une unité de production de silice à Fos sur le site de Piicto plutôt qu'à Rotterdam. Un investissement supérieur à 100 M€, générateur de nouveaux trafics avec 150 emplois à la clé.

2,7 millions de voyageurs ont fait escale à Marseille en 2016 (+ 2 %). Un trafic réparti entre croisiéristes (+ 9 %, 1,6 million) et lignes régulières (+ 2 %, 1,1 million). N. B. D. C.



■ Christine Cabau-Woehrel, présidente de directoire des GPM Marseille Fos.

© N. B. D. C.

# Perte du fret sur la Corse mais progrès sur la Turquie



© PORT DE TOULON

**Le trafic roulier sur le port de Toulon recule de 4,4 % en 2016.** 1,44 Mt de fret roulier a transité par les quais varois en 2016. 580 000 t de marchandises ont voyagé sur les ferries de Corsica Ferries (- 20 %) et 860 000 t sur les rouliers d'UN RO RO (+ 10 %). « Toulon confirme sa position de leader sur des segments de niche. Nous passons le seuil des 60 000 remorques en 2016 sur la Turquie. Les conditions de marché sont réunies pour introduire une quatrième rotation hebdomadaire. Le recul du fret sur la Corse s'explique, non pas parce que Marseille sert mieux les chargeurs que Toulon, mais en raison de la composition de l'actionnariat de Corsica Linea », explique Jérôme Giraud, directeur des ports de la rade de Toulon. Ainsi, 5 000 poids lourds (200 000 t) se sont

détournés du Var et l'hémorragie devrait se poursuivre en 2017. « Corsica Linea a proposé un service fiable et agressif du point de vue commercial », commente le directeur. Le phénomène ne concerne pas le trafic des passagers, en essor de 3 % sur l'année, grâce à l'ajout par Corsica Ferries de 80 escales supplémentaires sur Porto Vecchio, Ile Rousse et la Sardaigne. « Avec 1,4 million de passagers nous avons battu un nouveau record en 2016. Nous visons le cap de 1,5 million en 2017 », avance Jérôme Giraud en pourparlers avec de nouveaux opérateurs. L'activité croisière progresse de 21 % avec 292 000 voyageurs, une année en deçà des objectifs en raison du report de 10 escales de paquebots d'Aida Cruises sur le port de Marseille. ■ **N. B. D. C.**

## Un terminal ferroviaire en 2018 à Brégaillon

« Nous allons concentrer nos efforts sur la réhabilitation des voies ferroviaires à Brégaillon en réalisant un terminal d'autoroute ferroviaire sur le port. La CCI du Var a validé le 23 janvier un investissement de 7,5 M€ pour la réalisation de ce projet mené aux côtés d'UNRO RO, de Via Logistique et du manutentionnaire », précise Jérôme Giraud, directeur des ports de la rade de Toulon. Après avoir déployé des effectifs supplémentaires en 2016 pour assurer les contrôles visuels des véhicules embarquant à destination de la Corse (400 000 €), la CCI complète son dispositif sécuritaire en 2017 avec le déploiement de 50 caméras de vidéo-protection sur l'ensemble des terminaux pour 800 000 €. Le terminal Toulon Côte d'Azur a été modernisé pour 700 000 €. Les quais Fournel et Minerve étant jugés insuffisants, Toulon Provence Méditerranée annonce la construction d'un quai capable d'accueillir des navires de type Oasis of the Seas. D'une longueur de 417 m et d'une largeur de 24 m, ce quai sera construit entre le bâtiment de la DDTM et la capitainerie. « La première phase vient d'être lancée avec pour objectif l'obtention de l'autorisation de travaux dès l'été 2018. Suivrait la phase des travaux eux-mêmes, avec livraison fin 2019 », indique la communauté d'agglomération. L'ouvrage, dont le coût total est estimé à 34 M€, sera financé par Toulon Provence Méditerranée (23 M€), le Conseil départemental du Var (6 M€), le Conseil régional PACA (5 M€ dans le cadre du CPER). Dans le cadre de l'installation de Monaco Marine sur le site de Bois Sacré, devenu une friche industrielle après la fermeture des chantiers navals de la Seyne-sur-Mer, le réaménagement des infrastructures portuaires nécessite un investissement de 5,8 M€. Le site devrait être livré en mars prochain. **N. B. D. C.**

## Un bilan en demi-teinte

Avec un trafic de 50,8 Mt de marchandises en 2016, le port de Gênes accuse une baisse de son volume de 1 % par rapport à l'année précédente. Pour l'autorité portuaire, ce repli s'explique par la réduction du trafic des vrac liquides et solides. Dans le rapport de ses activités, l'autorité portuaire évoque l'embellie enregistrée par le trafic de produits sidérurgiques en hausse de 13,0 % à 2,9 Mt. L'embellie concerne aussi le secteur des marchandises diverses dont le volume est estimé à 31,6 Mt, soit un essor de 2,7 % par rapport à 2015. Ce chiffre est lié à l'augmentation du volume de conteneurs estimé à 2,3 EVP soit l'équivalent de 22,4 Mt. Il s'agit d'un nouveau record pour le port de Gênes qui estime la croissance du volume de conteneurs à 2,5 % par rapport à 2015.

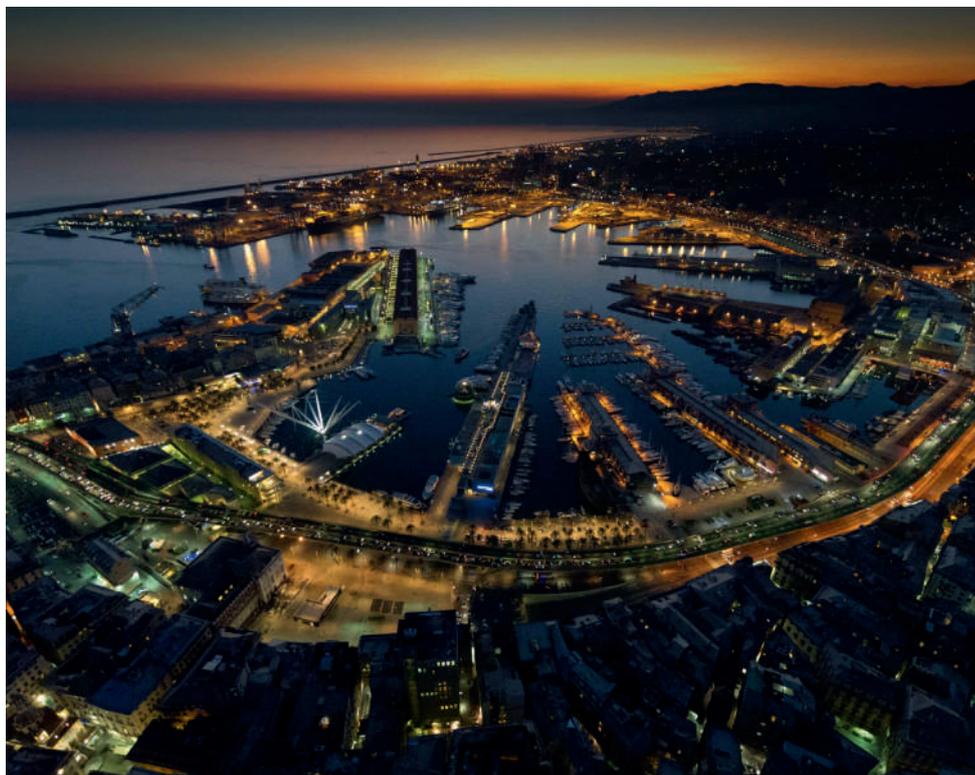
2016 a aussi été marquée par une diminution du trafic d'huiles minérales (- 7,6 %) avec un volume de 13,9 Mt et des autres liquides qui accusent une baisse de 4,3 %. Dans les détails, avec 241 000 t, le trafic d'huiles végétales et de vins chute de 11,4 %, avec 482 000 t les produits chimiques chute de 0,3 %. Enfin, avec 604 000 t, le trafic de vrac solides a reculé de 38,6 %.

L'autorité portuaire se console avec un nombre de passagers en croissance de 19,9 % avec 3,1 millions de passagers dont un million de croisiéristes. Un chiffre que l'autorité portuaire souhaite améliorer d'ici la fin de 2017.

Pour l'autorité portuaire tous ces chiffres démontrent la pertinence des investissements effectués durant les trois dernières années malgré la crise qui perdure. Et si l'État italien se montre parfois frileux et tente de repousser les échéances malgré les multiples promesses, les privés continuent à miser sur le système portuaire italien. **A. F. D.**

 GÈNES

## Des modifications essentielles



**Selon la presse locale italienne et notamment le quotidien génois « Il Secolo XIX »,** la société Gruppo Investimenti Portuali (Gip) qui contrôle actuellement le terminal conteneurs Sech a quasiment bouclé l'accord de cession avec le fond britannique Infracapital. Ce groupe qui chapote l'Associated British Ports, le gérant des 21 situés de l'autre côté de la Manche, serait prêt à signer un chèque de plus de 200 M€ en échange de 95% du capital social détenu par Gip.

Un plan d'investissements de 16 M€ mis en place par la gestion portuaire a servi à améliorer la partie équipements, notamment en ce qui concerne la modernisation des grues et l'amélioration du système de répartition des conteneurs sur les quais. Ce plan a également permis d'élargir les voies d'accès au terminal pour faciliter le passage des cargos de grandes dimensions. Du pain béni pour les Britanniques qui s'approprieraient en cas d'accord, à faire quelques retouches ultérieures pour améliorer les capacités de rendement.

Côté italiens, l'enveloppe de 32 M€ inscrite dans le dernier bilan de l'autorité portuaire rédigé à la veille de la mise en place de la réforme portuaire, doit couvrir la manutention de certaines infrastructures et de quelques retouches dites stratégiques. L'objectif de cette opération est de compléter le lifting complet offert au port de Gênes depuis quelques années afin d'améliorer le volume de transactions commerciales. Il s'agit de l'élargissement d'une bouche d'entrée dans le port, la nouvelle tour des Pilotes et de transformations dans les chantiers de Fincantieri pour rationaliser les espaces. Selon la feuille de route de cette opération, les travaux dans les chantiers devraient être terminés d'ici 2018. Une deuxième enveloppe de 23,6 M€ sera destinée aux opérations de mise en place du système de connexion d'électricité à quai, la construction d'une nouvelle passerelle pour l'embarquement des passagers, la manutention du ferroviaire.

■ **Ariel F. Dumont**

# Améliorer les performances

« 2016 sera l'année des grands travaux qui nous permettront d'augmenter nos bénéfices », avait annoncé l'an dernier le président de l'autorité portuaire Lorenzo Forcieri.

Depuis l'arrivée de son successeur Carla Roncallo, la barre a été haussée d'un cran, l'idée étant de doubler le trafic d'ici au plus tard 2020.

Un objectif atteignable, affirme Carla Roncallo, présidente du système portuaire qui regroupe les ports de la Spezia et Carrara, grâce aux vastes investissements débloqués par Contship notamment avec le courant à quai pour un montant de 200 M€. Le groupe souhaite aussi acheter de nouveaux équipements pour augmenter l'automatisation et la sécurité sur les quais et les emplacements de chargement et déchargement des marchandises. Pour sa part, Tarros a signé plusieurs chèques pour un montant global de 104 M€ dont 60 M€ couvriront l'achat d'équipements. Les chantiers seront ouverts d'ici fin 2017 et permettront au port de doubler sa capacité d'accueil de conteneurs, c'est-à-dire de passer d'un volume actuel de 1,2 ou

1,3 MEVP à 2,5 MEVP. « Grâce au financement public de 38 M€ débloqué l'an dernier par le Cipe, le comité interministériel de la programmation économique, les travaux de modernisation comme la construction d'un réseau de neuf nouveaux rails qui remplaceront les infrastructures actuelles et passablement obsolètes », précise Carla Roncallo. Un autre investissement important de 4,5 M€ débloqué par l'Agence des douanes, va permettre d'installer un nouveau scanner moléculaire identique à ceux utilisés par les ports de Gênes et d'Ancone. Cette opération permettra à la Spezia de devenir le troisième port italien équipé d'un scanner moléculaire.

Autre bonne nouvelle, toujours en ce qui concerne les investissements ciblés pour relancer le développement des activités portuaires spécifiques à la Spezia : les déclarations en juillet dernier de Royal Caribbean qui promet d'investir dans la construction d'un nouveau terminal et l'aménagement du front de mer. ■ A. F. D.



## Une année difficile

Après la publication du bilan 2016, les autorités du port de la Spezia broient du noir. Les chiffres soulignent les difficultés que traversent le port, le trafic de marchandises ayant diminué de 6% l'an dernier par rapport à 2015. Le volume en 2016 est estimé à 14,2 Mt contre 15,1 Mt en 2015. Au chapitre des importations, le volume de marchandises diminue à 5,9 Mt contre 6,1 Mt en 2015 et celui des exportations à 8,3 Mt contre 9 Mt.

En ce qui concerne les marchandises diverses, la direction du port de la Spezia fait état d'un volume de 12,2 Mt soit une baisse de 5,8 % sur un an. Le volume de conteneurs est de 1,27 MEVP en repli de 2,2 %. Dans les détails, le volume de conteneurs en importation est de 636 928 EVP et de 635 497 EVP pour les exportations. Quant au volume de transbordement des conteneurs, il représente 68 000 EVP soit 5,3 % du trafic global.

Au chapitre des vracs solides, le volume est estimé à 1,2 Mt en 2016 soit une hausse de 4,5 % par rapport à 2015 dont 1,1 Mt de charbon. Pour les vracs liquides, le volume est de 749 000 t en recul de 21 %. Toutefois, le trafic de gaz et de produits pétroliers a légèrement augmenté.

Enfin, la diminution du nombre de passagers, selon l'autorité portuaire, est due au recul des activités de port d'attache de la Spezia qui a accueilli 144 paquebots (- 18,1 %). ■ A. F. D.

**CFT**  
COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT



La maîtrise de la logistique fluviale et maritime



Acteur reconnu du transport maritime short sea, opérateur de services multimodaux et premier transporteur et armateur fluvial français, le Groupe CFT, certifié ISO 9001, ISO 14001 et OHSAS 18001 pour l'ensemble de ses activités, est un partenaire sûr pour une clientèle industrielle diversifiée.

### ■ Transport fluvial

Hydrocarbures, produits chimiques, vracs divers, pondéreux, pulvérulents, automobiles, conteneurs, colis lourds, déchets, transport Ro-Ro, solutions logistiques complètes et multimodales sur l'ensemble du réseau navigable français et au Benelux.

### ■ Transport maritime

Avitaillements de navires et transports côtiers (liquides et ciments pulvérulents).

[www.cft.fr](http://www.cft.fr)

Tél. : +33(0)2 35 53 50 05 - [contact@cft.fr](mailto:contact@cft.fr)



## 🚢 GUADELOUPE

# Satisfaire les demandes des clients

**Les opérations de dragage sont terminées depuis janvier 2017.** Le confortement du talus devant Darboussier a été réalisé au cours du quatrième trimestre de l'année passée. La zone devait être confortée pour, en cas de séisme, éviter un éventuel glissement des terres qui pourrait réduire la hauteur d'eau dans le cercle d'évitage. Désormais, le port peut accueillir des navires jusqu'à 4 500 EVP. « Ces travaux nous permettent de recevoir dans des conditions optimales des navires de 3 500 EVP. La profondeur au droit des quais n'est pas suffisante pour voir des navires de 4 500 EVP escaler dans des conditions optimales », explique Yves Salaün, président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes. Pour disposer d'une plus grande efficacité dans les opérations portuaires, le quai du terminal devrait être allongé de 100 m avec une profondeur de 14,50. Outre la réception de navires mères, cette nouvelle configuration du terminal à conteneurs offrirait la possibilité au port de recevoir des navires feeders de plus grande taille.

En 2017, les investissements continuent avec le début des travaux d'un terre-plein en mer au sud de la darse face au terminal à conteneurs pour donner une nouvelle capacité. « Nous avons notifié le marché », indique le président du directoire. Et parce que le port est engagé dans une démarche locale, ces travaux sont

assurés avec des matériaux en provenance de carrières locales. Les travaux de ce second terre-plein ont démarré dès le mois de février. Le projet doit se dérouler sur une période de deux ans pour un investissement de 15 M€ et une capacité nouvelle de 10 ha sur le port. La première tranche offrira un espace de 2 ha. Parallèlement, le port a investi dans un nouveau portique à conteneurs de dernière génération. Il devrait être livré en fin d'année et portera le nombre à quatre portiques sur le terminal. « Un investissement réalisé à 100 % par le Grand port maritime », confie Yves Salaün. Avec ces quatre portiques, Guadeloupe Port Caraïbes sera en mesure d'offrir trois portiques opérationnels au minimum pour les opérations et donc de disposer d'une meilleure fiabilité. Enfin, 2017 sera l'année d'un chantier de grande envergure pour les instances portuaires. Il s'agira de mener une réflexion prospective avec le conseil de développement sur la stratégie portuaire à 2040. « L'idée est de tracer les grandes trajectoires des prochains plans stratégiques pour se donner un cap à atteindre en 2040. Nous entrons dans une démarche à long terme ». Pour le port, de grands enjeux se jouent comme la transition écologique et énergétique, la baisse de la démographie et d'autres mutations nationales et internationales. ■ **Hervé Deiss**



## L'économie de l'île a dynamisé le trafic

À quelques tonnes près, Guadeloupe Port Caraïbes tangente en 2016 son second meilleur score réalisé en 2013 avec 3,7 Mt. La reprise des trafics en Guadeloupe entamée en 2015 ne s'est pas essoufflée en 2016.

« Les importations ont repris », indique Yves Salaün, président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes. Le signe d'une croissance de la consommation des ménages sur l'île ». Autre signe positif de l'économie guadeloupéenne, un frémissement sur l'activité du BTP qui a donné une nouvelle dynamique.

« Tous les indicateurs évoluent positivement à l'exception des vracs liquides », continue le président du directoire. Sur les trafics de vracs la hausse des trafics de charbon (+ 26,3 % à 255 516 t), de gypse (+ 5,6 % à 12 000 t) et des engrais (+ 24 % à 10 180 t) ont compensé la baisse de produits comme les hydrocarbures, les céréales et les agrégats. Quant aux exportations de sucre, elles accusent une diminution de 34,9 % à 25 600 t en raison d'une campagne en deçà de celle de l'année précédente.

Du côté des conteneurs, le trafic a été dopé par la consommation des ménages qui reste en croissance. Au global, le trafic conteneurisé a augmenté de 4,6 % à 211 237 EVP. L'activité de transbordement sur le port guadeloupéen a

■ Yves Salaün, président du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe.

enregistré une hausse moins importante que l'année précédente. En 2016, le Grand port maritime de la Guadeloupe a enregistré un trafic de 66 000 EVP transbordés. « Un record pour notre port », souligne Yves Salaün. Néanmoins, la croissance en 2016 a été de 4,7 % quand elle était de 28,5 % en 2015.

L'effet attendu de l'ouverture des nouvelles écluses du canal de Panama n'a pas encore produit ses effets pour la direction du port. Opérationnel depuis cet été, le nouveau jeu d'écluses a souffert en raison d'une sécheresse dans l'isthme de Panama qui n'a pu accueillir des navires de plus de 13 m de tirant d'eau. Ajouté à cela un prix des soutes bas, et les armateurs ont préféré contourner le continent que d'alléger les navires. « Le principal souci des armateurs a été de lutter contre la surcapacité en 2016 », continue le président du directoire. La mise en place de nouvelles alliances et de leur stratégie dans les prochains mois devrait amener à une nouvelle distribution des cartes dans la région ». H. D.

# BIENVENUE DANS UN MONDE D'ÉCHANGES.



**BIENVENUE DANS UN MONDE OÙ SE REJOIGNENT TERRE ET MER, DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT.**

Nantes Saint-Nazaire Port crée des solutions logistiques et industrielles innovantes. Il aménage son domaine en réponse aux besoins économiques, sociaux et environnementaux des territoires. Il accueille, chaque année, plus de 3 000 escales de navires, 1 500 trains de marchandises et près de 400 transferts par barges fluviales.

NANTES  
SAINT-NAZAIRE  
**PORT**

[WWW.NANTES.PORT.FR](http://WWW.NANTES.PORT.FR)



## ■ GUYANE

# Le retour à la croissance



■ Philippe Lemoine, président du directoire de GPM Guyane.

**Avec une croissance de 9,3 % le trafic du Grand port maritime de Guyane (GPMG) s'élève 805 100 t.** Après deux années de baisse généralisée, les deux sites du GPM de Guyane, Dégrad des Cannes et Pariacabo, retrouvent une pente plus optimiste.

Les principaux courants de trafic apparaissent en progression. Les marchandises diverses, qui comprennent les conteneurs, le fret destiné à l'armée et le fret spatial, pour la base de Kourou, ont fait un bond de 11,9 % à 467 737 t. Une reprise de la consommation dans la collectivité de la côte ferme de l'Amérique du sud explique cette croissance avec la continuité des activités spatiales sur le site de Kourou. Les vracs liquides ont suivi le mouvement avec une hausse de 8,9 % à 258 412 t. Outre les hydrocarbures pour la Guyane, ces vracs liquides sont aussi composés de méthanol. Quant aux unités roulantes, comprenant des véhicules et des engins de chantier,

elles sont en essor de 25,7 % à 10 752 t. Seule ombre à ce tableau, les trafics de vracs solides, qui se composent principalement de clinker et de gypse, accusent un repli de 6,5 % à 68 200 t. Avec la bonne tenue des trafics conteneurs et rouliers, Philippe Lemoine, président du directoire du GPM Guyane, se montre satisfait. Le nombre de conteneurs est en progression de 5,7 % à 56 953 EVP quand le roulier augmente de 26,1 % à 6 177 unités. « Une reprise qui nous permet de voir l'avenir plus sereinement ». Deux facteurs principaux tirent les trafics guyanais : la consommation des ménages et la commande publique. En Guyane, la consommation reprend et permet au port d'accueillir un trafic plus important en provenance d'Europe. Quant à la commande publique, elle semble être revenue. Pendant plusieurs semestres, la fin des contrats de plan et des programmes Feder ont pesé lourdement sur les trafics du port. ■ **Hervé Deiss**

## Une enveloppe de 14,9 M€ prévue pour 2017

Dans le cadre de sa procédure d'approbation du budget, le conseil de surveillance du Grand port maritime de Guyane a accordé une enveloppe de 14,9 M€ pour les investissements en 2017. Une somme qui s'inscrit dans le cadre du projet stratégique 2014-2018 du port. En 2017, le Grand port maritime de Guyane prévoit utiliser cette enveloppe à des travaux de réfection des terre-plein, au poste d'inspection frontalier, la préféabilité d'un terminal énergétique dans l'ouest et les mesures d'accompagnement des filières de la croisière et de la plaisance.

Les travaux de la reconfiguration de la circulation dans le terminal de Dégrad des Cannes ont été démarrés. Il s'agit d'offrir des espaces pour le parking des véhicules légers mais aussi de réorganiser la circulation des poids lourds dans l'enceinte du port. Des travaux qui devraient se dérouler jusqu'au milieu de l'année et qui permettront une meilleure productivité des opérations. Parallèlement, le port a continué à travailler sur le chantier du quai 2. Le port s'est aussi engagé dans une démarche pour moderniser la manutention par l'acquisition d'outils. Le foncier a aussi été à l'œuvre par l'acquisition de terrains aux abords du domaine public maritime. Enfin, en octobre, le Grand port maritime de Guyane a participé au comité de suivi du Programme de Coopération Interreg Amazonie (PCIA). Il stimule les efforts en faveur du développement intégré de la Guyane française dans l'espace du Plateau des Guyanes qui regroupe des États du Brésil et les pays voisins. Au cours de cette réunion, Rémy-Louis Budoc, membre du directoire du GPMG, a présenté une étude sur le cabotage interrégional sur le plateau des Guyanes et des Caraïbes. Le PCIA a accepté de participer financièrement à la réalisation de cette étude. **H. D.**



 PORT RÉUNION

# Garder le cap du hub



■ En 2014, le trafic de transbordement frôle les 74 000 EVP.

■ En 2016, Port Réunion a su garder le cap de la croissance. Avec une hausse de 16 %, le trafic du port de l'île Bourbon s'élève à 5,3 Mt.

La majorité des flux reviennent aux conteneurs qui, avec 3,1 Mt et 324 673 EVP représentent 60 % du trafic global. En tonnage, ce courant gagne 33 % et 31 % en nombre d'EVP. Si les trafics conteneurisés de La Réunion restent encore majoritairement destinés à approvisionner le marché local, le hub, créé par CMA CGM, montre toute sa pertinence dans la région. « En 2015, le trafic transbordé est passé de 12 000 EVP à 24 000 EVP. En 2016, ce trafic frôle la barre des 74 000 EVP. Le hub de Port Réunion est complètement parti », a confié Jean-Frédéric Laurent, président du directoire de Port Réunion. La hausse des trafics locaux conteneurisés est liée, selon le président du directoire, à la poursuite des ouvertures de grandes surfaces généralistes ou plus spécifiques comme les magasins de bricolage.

En 2016, les conteneurs pleins hors transbordement ont progressé de 8 % à 141 141 EVP et de 4 % en tonnage. Cette bonne performance du trafic local s'explique aussi par la conteneurisation de certains produits. Ainsi, des produits traditionnellement transporté en vrac, comme les matériaux de construction, sont aujourd'hui acheminé sur l'île par voie conteneurisée. Et pour Jean-Frédéric Laurent, cette mutation tient à offrir une meilleure efficacité de la chaîne logistique. L'exemple du bitume est caractéristique. Le transport dans des conteneurs thermo-tank permet d'apporter les

produits directement sur le chantier sans opéré de transfert de marchandise.

Les vracs liquides affichent une hausse de 5 % à 897 330 t. L'essence est en train de prendre le pas sur le gazole, signe d'une transition énergétique en faveur de véhicules plus propres. La baisse du gazole tient aussi à l'alimentation des centrales électriques de l'île. Seule ombre à ce tableau, les trafics de vracs solides enregistrent une baisse de 7 %. Le principal flux, le charbon, accuse un repli de 7 % à 617 012 t. Un effet lié principalement à la production électrique. L'alimentation des centrales se fait par le charbon et le fioul. Dès lors que l'un augmente, l'autre baisse. Ensuite, le ciment et le clinker ont vu leur volume régresser en raison d'un repli du secteur du BTP. Ces diminutions ont été partiellement compensées par la bonne tenue du sucre qui progresse de 25 % à 128 100 t et des céréales. Le développement de l'élevage sur l'île incite les agriculteurs à importer de plus en plus de produits pour l'alimentation, ce qui permet de dynamiser ces flux.

Enfin, le nombre de véhicules progresse de 5 % à 34 558 unités. « Ce sont des automobiles pour les particuliers qui augmentent mais aussi les engins de chantier », précise Jean-Frédéric Laurent.

Sur cette lancée, le président du directoire de Port Réunion envisage l'année 2017 sous de bons auspices. La croissance devrait se maintenir à un niveau « raisonnable ». Et pour les conteneurs, il table sur une nouvelle progression au cours des prochains mois. ■ **Hervé Deiss**

## Une année de pause

Port Réunion a connu ces dernières années de grands changements. Le dragage du port et la mise en service de nouveaux portiques sur le terminal à conteneurs ont permis au port de réaliser des performances sur ce trafic.

« Cette année de pause dans nos investissements doit nous obliger à travailler sur l'organisation des terre-pleins », a indiqué Jean-Frédéric Laurent, président du directoire de Port Réunion. Les premiers travaux sur l'accès du port et l'organisation des terre-pleins ont déjà démarré au cours de l'année passée. « Il faut maintenant que nous finalisons ce projet ce qui nous permettra d'optimiser tous nos espaces ». Le cahier des charges et les plans sont établis. Le port doit maintenant continuer la mise en œuvre de ces objectifs. « Il faut changer la configuration de notre port pour permettre de disposer de nouvelles capacités ».

Actuellement la capacité théorique du terminal est estimée aux environs de 500 000 conteneurs. En fonction de l'organisation du terminal, du nombre d'équipes qui travaillent et de la gestion de l'espace, le port peut encore accueillir de nouveaux trafics sans pour autant réaliser de nouveaux investissements. De plus, l'aménagement du parc automobile est dans sa phase finale pour permettre une meilleure répartition de l'espace entre tous les opérateurs.

Parallèlement, le port va relancer les études en vue de la préparation du prochain projet stratégique. Le projet actuel courre de 2014 à 2018. Il a consacré quelques 140 M€ pour le développement du conteneur avec de nombreux travaux et l'investissement dans de nouveaux portiques. Le prochain doit continuer sur cette lancée en travaillant sur les différentes filières du port pour être au service de l'île et aussi de la région. H. D.

# Les exportations de nickel dopent **les chiffres**

**Le trafic portuaire de la Nouvelle Calédonie enregistre une progression de son trafic grâce aux exportations.** En 2016, le port autonome de Nouméa a réalisé un trafic de 5,1 Mt enregistrant ainsi une hausse de 5,5 %.

Le trafic total du Port autonome de Nouméa se divise entre les trafics réalisés dans l'enceinte de la circonscription de Nouméa. Ce trafic composé de vracs secs, vracs liquides et marchandises diverses a totalisé 1,8 Mt en 2016, soit une hausse de 2,3 %. Le solde, à savoir le trafic intérieur entre les différents sites miniers de l'île vers le port de Nouméa, principalement du nickel destiné à l'usine SLN de Doniambo, a généré un trafic de 3,1 Mt en 2016. Un courant en progression de 7,8 %.

Le trafic dans l'enceinte du Port autonome sur les quais situés à Nouméa a vu leurs importations se stabiliser à 1,5 Mt. Les vracs secs ont réussi à compenser les pertes sur les marchandises diverses et les vracs liquides. Avec une progression de 8,2 %, les importations de vracs solides ont compensé les diminutions des autres courants. Deux produits ont tiré les trafics vers le haut. Le charbon qui augmente de 11,2 % à 269 240 t et le clinker qui augmente de 4,2 % à 80 011 t. Des hausses qui sont liées à la bonne santé économique de l'île. Du côté des vracs liquides, la baisse s'établit à 1,2 % à 679 245 t. Si le fioul progresse, le gazole, l'essence et le

GNL enregistrent des baisses. Quant aux marchandises diverses, elles régressent de 1,2 % à 545 070 t. Une diminution presque générale à l'exception des matériaux de construction qui enregistrent une hausse de 3,1 % à 114 927 t et du tonnage des conteneurs qui progresse de 2,3 % à 497 038 t. En nombre d'EVP pleins, le trafic du Port autonome de Nouméa voit son volume perdre 0,9 % à 44 881. Pour les exportations, le trafic a connu une hausse de 11,3 %. Les mattes et le ferronickel, exporté depuis l'usine SLN de Doniambo ont dynamisé ce courant en progressant de 18,1 % à 221 420 t. En sortie, le nombre d'EVP plein est aussi en bonne forme avec une hausse de 7,8 % à 14 254 EVP. L'autre dominante de ce courant se compose des trafics entre les différents sites miniers de l'île vers le Port autonome de Nouméa. En 2016, il a représenté 3,1 Mt (3 189 877 t) en hausse de 7,8 %. Les trafics en sortie des mines à Paagoumene, Nepoui et Kouaoua représentent les deux tiers du trafic intérieur. Les sites de Paagoumene et de Kouaoua ont vu leurs sorties progresser quand celui de Nepoui accuse un repli. Enfin, dans le trafic maritime de l'île de Nouméa, une partie du nickel produit sur les différents sites miniers partent directement à l'exportation. Un courant qui pèse 5,8 Mt qu'il faut ajouter au trafic maritime du port pour avoir un instantané des différents courants de l'île. Ainsi, l'île de Nouméa a traité un trafic de 10,8 Mt en 2016. ■



**Port de Brest**  
CCI MÉTROPOLITAINE  
BRETAGNE OUEST

*La bonne réponse*

**3 SERVICES CONTENEURS PAR SEMAINE**  
en intra-Europe ou en provenance  
et à destination de tous les continents

[www.brest.port.fr](http://www.brest.port.fr) [info@brest.port.fr](mailto:info@brest.port.fr)

# Les opérateurs annoncent

**Les principaux opérateurs de terminaux à conteneurs ont commencé à diffuser leur bilan 2016 en volume. Les résultats financiers sont attendus pour le mois de mars.**

Selon les premières estimations publiées par le consultant néerlandais Dynamar, les 14 ports conteneurisés multimillionnaires dans le monde ont enregistré une progression de leur trafic de 1,8 % à 265 MEVP. Ils donnent une première estimation de l'état de ce secteur. En novembre, le consultant britannique Drewry a estimé que la croissance du volume manutentionné dans les ports s'établirait aux environs de 1 %.

Les opérateurs portuaires ont publié les premiers éléments de leurs volumes en 2016. Il apparaît que la croissance est au rendez-vous. Pour bon nombre d'entre eux, cette augmentation dépasse la croissance moyenne.

## La croissance au rendez vous

Cosco Ports, filiale du groupe chinois Cosco, spécialisée dans la manutention portuaire, a vu son trafic progresser de 5,8 % à 95,07 MEVP. La plus forte progression est à mettre au crédit des terminaux à l'étranger. Le terminal du Pirée continue sa croissance avec une hausse de 14,4 % à 3,4 MEVP. Depuis la privatisation de ce terminal, Cosco a su donner un nouvel élan à ce port qui

revient comme un des premiers en Méditerranée malgré la distance qu'il doit encore combler vis-à-vis de ports comme Algésiras, Tanger ou encore Barcelone. Le groupe chinois est présent en Belgique, à Anvers et Zeebrugge. Avec le report d'une partie du trafic de Zeebrugge vers Anvers, Cosco aurait dû voir ses trafics zeebruggeois se réduire. Or, l'inverse s'est produit. Les trafics du terminal d'Anvers (Antwerp Gateway) ont perdu 4,6 % à 1,9 MEVP quand celui de Zeebrugge voit son volume progresser de 2,4 % à 277 400 EVP. Si l'étranger pèse dans les volumes de Cosco, la majorité du trafic est réalisée en Chine. Au nord du pays, dans la Bohai Rim, les trafics ont augmenté de 4,5 % à 32,6 MEVP tirés par la bonne performance des terminaux de Dalian et Jinzhou. Les trafics des terminaux dans le delta du Yang Tsé et dans la Pearl River (au sud du pays) ont pour leur part enregistré une baisse de volume. Ningbo et Lianyungang affichent des baisses de respectivement 16 % et 12 %.

La Port of Singapore Authority enregistre aussi une croissance de ses volumes. Le manutentionnaire présent à Singapour et à l'international a vu ses volumes progresser de 5,5 % à 67,6 MEVP.



# des volumes en hausse

## APMT : LE FINANCIER EN BERNE

Parmi les principaux opérateurs de terminaux à conteneurs, seule la filiale manutention du groupe A.P. Møller a communiqué des résultats financiers.

La société basée à La Haye a vu ses volumes en EVP augmenter mais ses résultats financiers n'ont pas suivi le mouvement.

Le chiffre d'affaires d'APMT recule de 1,5 % à 4,1 Md\$. L'Ebitda suit cette tendance et se contracte de 9,5 % à 764 M\$. À périmètre constant, le trafic des terminaux d'APMT est en baisse mais avec un prix au mouvement plus élevé, la diminution du chiffre d'affaires a été contenue. L'acquisition de Maritim TCB n'a pas réussi à compenser ces diminutions. Plusieurs raisons expliquent ces résultats, selon le groupe.

D'une part, en Afrique de l'Ouest, les terminaux d'APMT dans des pays qui tirent la plus grande partie de leur PIB du pétrole ont souffert en 2016 de la baisse du prix du baril. De plus, continue APMT, la consolidation dans le monde des lignes maritimes réduit le nombre d'opérateurs. Les alliances font pression sur les opérateurs de terminaux pour diminuer le prix à la manutention.

## LE CHIFFRE-CLÉ

# 4

**C'est le nombre de ports dans le club des multimillionnaires qui affichent des baisses de trafic.**

Chaque année, les premiers résultats des principaux ports conteneurisés mondiaux permettent de donner une tendance de l'industrie de la conteneurisation. Dans son classement des ports conteneurisés multimillionnaires, le consultant néerlandais Dynamar constate que quatre d'entre eux affichent des résultats négatifs en 2016. Singapour perd 0,1 %, Shenzhen voit ses volumes se réduire de 0,9 %, Hong Kong accuse un repli de 2,7 % et Dubaï recule de 5,3 %. Dans ce classement des ports réalisant plus de 10 MEVP, Anvers a fait son entrée en 2016 avec 10,03 MEVP. Le tiercé de tête reste identique avec Shanghai en tête à 37,1 MEVP, Singapour avec 30,9 MEVP et Shenzhen qui a totalisé 23,9 MEVP.

Tout comme Cosco Ports, PSA va trouver de la croissance à l'extérieur. Le terminal de Singapour accuse une baisse de 0,1 % à 30,6 MEVP quand les terminaux à l'étranger représentent un trafic de 37,04 MEVP, en hausse de 10,4 %.

### DP World se place en lanterne rouge

Ces premiers résultats ne détaillent pas les réalisations par terminal. Globalement, le président de PSA, Tan Chong Meng, explique ces chiffres en raison de la baisse de la demande, de la surcapacité dans le maritime et des taux de fret en baisse. Et 2017 ne s'annonce pas sous de meilleurs auspices. « *L'environnement difficile que nous avons connu en 2016 devrait continuer en 2017 et sans que nous ayons toutes les cartes en main. Nous pourrions rencontrer des conditions économiques encore plus difficiles avec le ralentissement du marché et les nouveaux besoins des consommateurs. Les fusions-acquisitions dans l'industrie du liner font peser sur notre secteur de nombreuses incertitudes.* »

APM Terminals, filiale du groupe A.P. Møller, affiche pour sa part une hausse de 3,6 % de

ses volumes traités à 37,3 MEVP. Le manutentionnaire basé à La Haye a vu ses trafics croître grâce aux volumes traités en Asie du Sud-Est et dans les terminaux qui jouent un rôle de hub. En outre, cette augmentation de trafic est aussi liée à l'acquisition du groupe espagnol Grup Maritim TCB. La situation aurait été différente si les chiffres de Maritim TCB n'avaient pas été intégrés en 2016.

Enfin, DP World se place en lanterne rouge avec une hausse de 0,4 % à 29,2 MEVP. À périmètre constant, la situation est bien différente. DP World affiche une diminution de 1,6 %. Les trafics dans les terminaux des Émirats arabes unis sont la principale cause de la faible progression de l'opérateur dubaïote. En effet, dans cette région, et notamment dans le port de Dubaï, DP World voit son volume se réduire de 5,3 % à 14,7 MEVP. Pour 2017, le groupe prévoit de tirer bénéfice des nouvelles acquisitions réalisées en 2016 en Europe avec Rotterdam, le London Gateway, Nhava Sheva et Yarimca. Des terminaux qui vont pouvoir donner tout leur potentiel. ■

**Hervé Deiss**

**JUNTOS**  
POR UN  
NUEVO **LIMÓN**

ESAMERK

Lifting Global Trade  
**APM TERMINALS**

The billboard features a large blue container ship, the 'ESAMERK', sailing on the water. The ship is heavily loaded with colorful shipping containers. In the foreground, three workers (two men and one woman) stand with their arms crossed, wearing white hard hats and high-visibility yellow safety vests. The background of the billboard is a bright blue sky with scattered white clouds. A yellow crane hook is visible at the top of the billboard, as if it were lifting the top edge. The billboard is mounted on a metal frame and is situated behind a green chain-link fence. In the foreground, there is an orange safety netting and a white van is partially visible on the right.

COSTA RICA

# Le terminal de Moin à un an de son ouverture

**Commencés en 2015, les travaux de la construction du nouveau terminal à conteneurs de Moin, par APM Terminals, devraient s'achever en janvier 2018. Le Costa Rica s'apprête à jouer un nouveau rôle dans l'industrie portuaire d'Amérique centrale.**

En 2015, le gouvernement du Costa Rica a adjugé une concession au groupe APM Terminals pour la construction d'un terminal sur le site de Moin, sur la côte Caraïbe. Dès le 19 janvier 2015, les travaux sur le site de Moin ont commencé. Ils doivent s'achever en fin d'année. En janvier 2018, le terminal sera opérationnel.

Situé sur la commune de Limon, le port de Moin est géré par Japdeva (*Junta de administración portuaria y de desarrollo económico de la vertiente atlántica*, autorité de l'administration portuaire et du développement économique du versant atlantique). Selon les résultats provisoires de 2016, Puerto Limon Moin aurait enregistré une croissance de 9 % de son trafic à 11,4 Mt. Le trafic conteneurisé de l'ensemble portuaire est estimé, pour 2016, aux environs de 1,1 MEVP, soit une progression de 6 %.

En octobre 2014, APM Terminals a été adjudicataire pour créer un nouveau terminal à conteneurs sur le site de Moin. Dès le mois de janvier 2015, le groupe néerlandais a démarré les travaux. Dans le contrat de concession, APM Terminals a été désigné pour concevoir, construire, financer, opérer et assurer la maintenance de ce terminal. La concession s'étale sur 33 ans. Le projet doit se dérouler en trois phases. La première, appelée phase 2A, a démarré en janvier 2015 et devrait être opérationnelle en janvier 2018. Elle comprend une digue de 1 577 m avec un quai de 650 m, un tirant d'eau de 14,5 m. Le terminal disposera de six portiques et de 29 engins de parc. La superficie de ce terminal s'étendra sur 40 ha. Le chenal d'accès à ce terminal acceptera des navires jusqu'à 16 m. Les deux autres phases

prévoient d'agrandir ce terminal quand le trafic aura atteint un volume de 1,5 MEVP pour passer à la phase 2B, et de 2,5 MEVP pour passer à la phase 3. Au total, l'investissement consacré par APM Terminals sur ce nouveau terminal est estimé à 1 Md\$.

## La majorité des exportations dans des conteneurs reefers

Lorsque le groupe néerlandais a remporté la concession de ce terminal, il a misé sur le trafic export du Costa Rica. « Ce pays est le premier exportateur mondial d'ananas, le troisième exportateur de bananes et dispose d'une production de café, de sucre et de viandes. La majorité des exportations costaricaines se réalisent dans des conteneurs sous température réfrigérée. En 2014, le Costa Rica a réalisé un trafic de 300 000 EVP de conteneurs reefers à l'export. Ce volume devrait doubler d'ici à 15 ans. Nous avons donc décidé de consacrer 60 % à 70 % de la capacité de notre terminal à ce type de trafic », explique un document d'APM Terminals. Le directeur général d'APM Terminals au Costa Rica en 2014, Kenneth Waugh, a insisté sur l'adaptation du terminal à ces conditions. « Le futur du transport sous température dirigée se fera avec la conteneurisation. Les plus grands navires dédient une partie de leurs cellules à ce type de conteneurs. Avec des portiques de dernière génération, le terminal de Moin améliorera la sécurité et l'efficacité des opérations tout en respectant l'environnement. Une façon d'attirer encore plus de trafics au Costa Rica et dans le pays. » Pour Oscar Collado, responsable de la communication d'APM Terminals Moin, ce ter-

## UN PROJET QUI FAIT DÉBAT

Dans le port de Limon et Moin, la société Amega (Americas Gateway Development Corporation) a proposé de créer un autre terminal à conteneurs, le Mega Terminal Atlantic (MTA). D'une capacité de 2 MEVP, ce terminal sera dédié à 90 % au transbordement et à hauteur de 10 % au marché local. Né en 2007, ce projet a franchi une nouvelle étape en janvier lorsque le conseil national des concessions du Costa Rica a accordé le droit à la société Amega d'entamer les premières études de faisabilité. Amega dispose de 360 jours pour réaliser l'ensemble de ces études.

Ensuite, elles seront présentées au conseil des concessions et pourront déboucher sur un appel d'offres international. Amega prévoit d'investir 15 M\$ dans ces études. Pour la société en charge du projet MTA, le nouveau terminal ne viendra pas en concurrence des terminaux actuels ni de celui actuellement en construction par APM Terminals. Dans un entretien avec le journal *El Financiero*, Kenneth Waugh, d'APM Terminals, indique que le projet Amega ne sera pas forcément un concurrent, « encore qu'il faille que nous ayons tous les éléments. Il pourra être un catalyseur de la nouvelle compétitivité du pays ».

## LE CHIFFRE-CLÉ

**9<sup>e</sup>** C'est la position du port de Limon et Moin dans le classement des ports conteneurisés d'Amérique centrale.

Un classement selon les chiffres 2015 (ceux de 2016 ne sont pas encore officiellement disponibles) et la base JMM/Isemar. Avec 1 108 573 EVP, le port de Limon et Moin est à une longueur de son rival, San Juan, à Porto Rico. Lazaro Cardenas, au Mexique, vient juste après lui dans notre classement.

minal doit s'intégrer dans le nouveau schéma logistique de la région. L'ouverture en juin du nouveau jeu d'écluses du canal de Panama et l'ouverture prochaine du terminal de Moin vont changer l'organisation logistique dans la région. « Avec le canal de Panama, nous attendons l'arrivée de nouveaux services depuis l'Asie qui pourront escaler à notre terminal. D'autre part, ce terminal constituera une halte pour l'exportation de produits vers l'Asie et permettra aux exportateurs costaricains de disposer de liaisons directes vers ce continent avec des grands navires. »

Outre son rôle pour le marché local, APM Terminals souhaite faire de ce terminal la pierre angulaire du développement économique local. « Si le Costa Rica continue d'investir pour améliorer la compétitivité du pays, et notamment en investissant dans la connectivité du terminal avec les pays voisins, il pourrait devenir à terme un nouveau territoire d'investissements avec une zone sous douane pour l'entreposage et la redistribution des marchandises. À terme, le TCM (Terminal Contenedores de Moin) deviendra un hub régional », continue Oscar Collado. ■ **Hervé Deiss**



## ESPAGNE

# Double record historique pour les ports

**Pour la troisième année consécutive, le trafic des ports de commerce espagnols enregistre une évolution positive en 2016 (+1,4 %) à 495 Mt, selon les statistiques publiées par Puertos del Estado, l'entité publique qui chapeaute les 28 autorités portuaires espagnoles (48 ports).**

Il s'agit d'un record historique : jamais les ports de la Péninsule n'avaient traité autant de marchandises. Le chiffre masque cependant un ralentissement en cours d'année, la progression ayant atteint + 2,8 % pendant le premier semestre.

La mauvaise surprise est venue des vracs secs (-4,4 %, 92 Mt). Le recul s'explique par la diminution des importations de charbon pour les centrales thermiques (-40 % à Gijón, 3,8 Mt, par exemple) et de ferrailles pour la sidérurgie du Pays basque. Les vracs liquides affichent la stabilité à 168 Mt. Les entrées de GNL ont baissé à Barcelone, Sagonte (Valence) et surtout à Bilbao, mais les trafics de produits pétroliers ont compensé.

### Les diverses, moteur de l'activité

Les diverses sont le moteur de l'activité des ports espagnols avec une hausse de 5 % à 236 Mt, et de 5,7 % pour le trafic conteneurisé (168 Mt, soit 71 % du total). En boîtes, l'Espagne atteint le cap des 15 MEVP (+5,5 %), nouveau record historique. Algésiras (4,76 MEVP) reprend la tête du classement, devant Valence (4,72 MEVP) et Barcelone (2,2 MEVP). On retrouve ce même trio, dans l'ordre, pour le classement total des marchandises.

L'Espagne continue à bénéficier de sa position géographique et de la confiance des opérateurs internationaux, en dépit d'une forte concurrence. L'activité de transbordement affiche +6,2 % à près de 8 MEVP. À cela s'ajoute le dynamisme



du trafic export/import, stimulé par la bonne tenue des exportations espagnoles en 2016 et la reprise du marché intérieur.

Le conventionnel n'est pas en reste avec +3,6 % (67,5 Mt). Le trafic roulier joue un rôle clé : il progresse de 5 % à 54 Mt. Hors archipels, Barcelone se classe en tête avec 9,9 Mt (-5,7 %), devant Valence (8,9 Mt, +4,3 %) et Algésiras (7,3 Mt, +6,9 %) qui profite de la forte dynamique du trafic de camions entre l'Espagne et le Maroc. ■

**Daniel Solano**

# Modernisation des règles les équipages

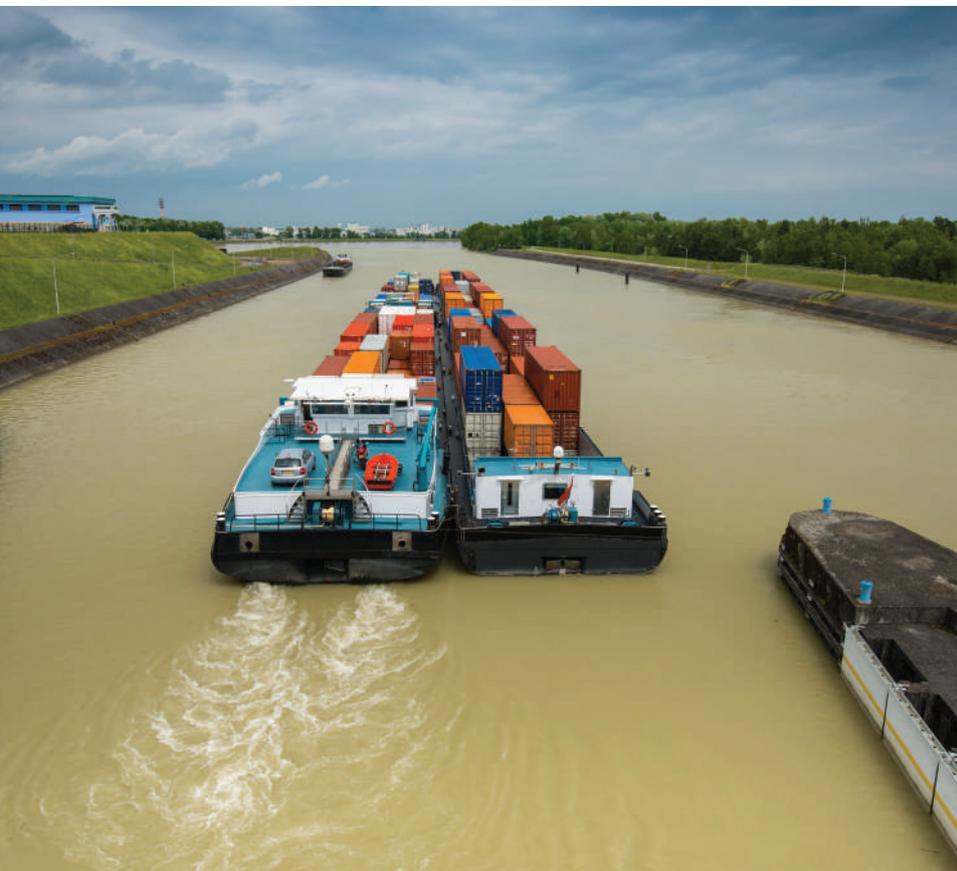
**La Commission centrale pour la navigation du Rhin a entamé une révision des prescriptions relatives aux équipages en coopération étroite avec les partenaires sociaux.**

Le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) date des années 1980 et a connu un premier toilettage en 2002. Au cours d'une table ronde organisée en novembre 2014, de nouvelles évolutions nécessaires à court terme du RPN ont été formulées. Lors de la réunion plénière de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) du 8 décembre, une résolution a été adoptée actualisant le RPN sur quatre points. « Les cinq États membres de la CCNR (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse) et les partenaires sociaux du secteur (UENF/EBU, ETF, OEB/ESO) ont ainsi trouvé le consensus nécessaire pour actualiser le RPN dans un premier temps sur quatre sujets où l'accord de tous était unanime », explique Bruno Georges, secrétaire général de la CCNR. Le premier amendement

concerne les personnes en formation dans une école professionnelle. Leur remplacement à bord n'est plus obligatoire, leur absence est possible jusqu'à trois mois sur un an. Le deuxième diminue d'un membre l'équipage nécessaire à bord des convois poussés d'au moins quatre barges. Le troisième réduit l'équipage minimum à bord des bateaux d'excursions journalières en fonction du nombre de personnes présentes et non plus du nombre maximal admissible. Enfin, le quatrième supprime la qualification de matelot garde moteur, devenue obsolète. « Notre objectif est d'améliorer sans cesse le RPN sur le Rhin tout en préservant un niveau de sécurité élevé, poursuit Bruno Georges. Notre intérêt est de maintenir au mieux l'attrait du modèle des réglementations sur le Rhin, première voie navigable européenne en termes de trafic. Nous demeurons une référence pour les autres voies navigables et leurs réglementations. »

## Première étape de l'actualisation du RPN

Les modifications adoptées le 8 décembre entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2017 et constituent une première étape de l'actualisation du RPN. « Pour prendre en compte les changements des métiers et des activités en navigation intérieure, d'autres évolutions seront nécessaires », indique Bruno Georges. Les conditions et la charge de travail ainsi que l'exercice des métiers en navigation intérieure ne sont plus les mêmes aujourd'hui qu'il y a 20 ou 30 ans. Toutefois, avant tout nouvel amendement au RPN, il est nécessaire de conduire une réflexion à long terme sur les règles actuelles et les impacts des changements aussi bien d'un point de vue physique que psychologique pour les équipages. Parmi les États membres de la CCNR comme les partenaires sociaux, « il existe une conscience partagée que le travail d'actualisation du RPN doit se poursuivre de manière plus ambitieuse ». C'est la raison pour laquelle la CCNR soutient une démarche des partenaires sociaux pour la réalisation d'une étude sur la navigation inté-



© FOTOLIA.COM

# concernant

## SÉCURITÉ SOCIALE ET BATELIERS

L'accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans, dit Accord rhénan, révisé en 1979, pose comme principe une règle de détermination de la législation de sécurité sociale axée sur l'exploitant, soit un critère économique.

Le règlement de l'UE 883/2004 a ensuite posé des principes différents.

Comme le permet l'article 16 de ce règlement, les quatre États membres de la CCNR, aussi membres de l'Union européenne (UE), ont conclu un « accord dérogatoire » relatif à la législation applicable aux bateliers rhénans qui s'applique depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010. La Suisse est devenue partie à cet accord dérogatoire à compter du 1<sup>er</sup> avril 2012.

« Le critère fondé sur l'exploitant pour déterminer la sécurité sociale a bien fonctionné dans les États membres de la CCNR depuis 1979, souligne Bruno Georges. Les partenaires sociaux plaident pour la généralisation de cette règle rhénane. Mais aller vers cette solution apparaît alors que des divergences existent sur le sujet entre les États membres de la CCNR et de l'UE, ainsi qu'au sein du Centre administratif de la sécurité sociale des bateliers rhénans. » Le critère de rattachement pour la sécurité sociale touche aux conditions de travail, au risque d'inégalités de traitement entre les membres d'un même équipage et à la rentabilité économique des bateaux en navigation intérieure.

### LE CHIFFRE-CLÉ

**45 000** C'est le nombre de personnes employées en navigation intérieure en Europe.

Cela inclut toutes les activités : employés, entrepreneurs individuels, membres de la famille participant à l'exploitation. Dans les pays du bassin du Rhin, soit en Allemagne, en Belgique, en France, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en Suisse, sont employées quelque 35 000 personnes, soit environ 70 % du total.

rière durable. Celle-ci va notamment analyser les effets du progrès technologique sur la charge de travail en navigation intérieure ainsi que les défis qui en découlent. Cette étude, débutée en février, va durer deux ans.

Une fois l'étude réalisée, il faudra exploiter ses résultats qui pourraient à terme se traduire sur le plan réglementaire. « Il n'est pas possible de se prononcer maintenant sur les délais pour

*l'exploitation des résultats ni sur la manière dont ils pourraient être traduits en termes réglementaires, relève Bruno Georges. Ces éventuels changements réglementaires se feront au niveau de la CCNR et de l'Union européenne. Il faut également garder à l'esprit l'implémentation et le contrôle du règlement européen relatif au temps de travail en navigation intérieure. » ■*

**Clotilde Martin**





**+ 12 %**

Tonnage des navires contrôlés  
par des armateurs espagnols.

## La flotte espagnole

Unités inscrites au registre des Canaries

**114 navires**



**- 69**

Nombre de navires qui ont  
quitté le REC depuis 2007

# E S P A G N E

## LE RENOUVEAU DU MARITIME

### « Il faut renforcer en priorité la compétitivité du pavillon espagnol »

**La marine marchande connaît un nouveau départ en Espagne grâce la reprise des investissements. Mais le pavillon espagnol régresse et la progression plaide pour une réforme urgente.**

L'augmentation en tonnage de la flotte de navires contrôlée par des armateurs espagnols au cours des deux dernières années est de 12 %.

Cette évolution marque une rupture par rapport au déclin des exercices antérieurs. « *Cependant, il y a une préférence pour les autres pavillons européens, particulièrement ceux de Malte et de Madère, au détriment du pavillon espagnol, celui du Registre spécial des Canaries (REC)* », tempère Manuel Carlier, directeur général de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), l'équivalent espagnol d'Armateurs de France. De fait, la flotte enregistrée sous d'autres pavillons européens a augmenté de 17 % en tonneaux de jauge brute (tjb) en 2015-2016.

En juin, le président d'Anave a souligné que le nombre de commandes des armateurs espagnols était en hausse. Des navires qui sont parfois construits dans des sites ibériques. Et pour le président d'Anave, ces commandes laissent envisager des perspectives encourageantes. « *Les compagnies maritimes espagnoles ont commandé de nouveaux navires de différentes sortes. Le mouvement de récupération de la flotte devrait se poursuivre pendant les années à venir* », prédit Manuel Carlier. Ce phénomène est lié à l'amélioration de la conjoncture en Espagne : reprise du marché intérieur et poursuite de la croissance

des exportations. Le trafic portuaire a progressé de 1,4 % en 2016 pour atteindre 495 Mt, et le cap des 15 MEVP a été atteint. L'Espagne semble désormais engagée dans une trajectoire de croissance durable, en dépit d'un niveau de chômage encore élevé.

#### Normes environnementales internationales

Mais la rénovation de la flotte s'explique surtout par l'entrée en vigueur de nouvelles normes environnementales internationales. « *Les armateurs espagnols sont clairement engagés dans la protection de l'environnement et parient sur des solutions innovantes en vue de respecter ces nouvelles règles, comme par exemple l'utilisation du GNL comme combustible* », explique Manuel Carlier.

Reste un défi majeur. « *Il faut en priorité renforcer la compétitivité du pavillon espagnol* », souligne Manuel Carlier. Depuis plusieurs années, l'Anave demande avec insistance une réforme du REC. La flotte contrôlée par des armateurs espagnols se classe au 13<sup>e</sup> rang en Europe alors que le pays se situe au 4<sup>e</sup> rang pour le trafic portuaire. Les professionnels espagnols du maritime considèrent que la taille du secteur ne correspond pas à la dimension de l'économie. ■

**Daniel Solano**

# Trasmediterránea : un centenaire

**La cession n'est plus à l'ordre du jour et les chiffres de la compagnie se sont améliorés. L'heure est désormais à la modernisation de la flotte et au renforcement des ferries à grande vitesse.**

Le 1<sup>er</sup> janvier 1917, la Compañía Trasmediterránea a commencé à opérer des lignes entre l'Espagne, les archipels des Canaries et des Baléares et les villes espagnoles du nord de l'Afrique. L'année 2017 est celle du centenaire qui est fêté dans un contexte apaisé.

La compagnie a connu une histoire mouvementée au cours de la période récente. Déficitaire et reprise par l'État en 1978 puis privatisée en 2002, l'entreprise a plongé à nouveau dans le déficit. Au point que son actionnaire, l'entreprise de construction et d'énergies renouvelables Acciona, a décidé de la mettre en vente. Faute de trouver un repreneur disposé à racheter au prix souhaité, l'actionnaire a finalement décidé en 2015 de « garder » et de remettre sur pied Trasmediterránea.

L'augmentation du trafic, la réduction des coûts, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle, sans oublier la baisse du prix du pétrole, ont permis une amélioration de la situation. Le chiffre d'affaires a progressé de 1,7 % en 2015 et Trasmediterránea a retrouvé les bénéfices. L'année 2016 s'est caractérisée par une nouvelle hausse du chiffre d'affaires de 1,1 % pour atteindre 445 M€, dont 70 % proviennent du transport maritime et

le reste du transport terrestre et de la logistique. Pendant les neuf premiers mois de 2016, le nombre de véhicules transportés a augmenté de 5,5 % (0,5 million) et les marchandises de 1,3 % (4,4 millions de mètres linéaires).

L'entreprise a engagé un processus de modernisation de la flotte qui devrait conforter la récupération constatée en 2015-2016. En février 2017, une connexion à haute vitesse a été mise en place entre Alcudia (Majorque) et Ciudadella (Minorque) avec l'incorporation du *Nuria-Nova*, un navire à grande vitesse qui permet de naviguer dans des conditions climatologiques défavorables.

## Une croissance continue

Un ferry à haute vitesse est également prévu pour les liaisons Melilla-Málaga et Melilla-Almería, et un nouveau navire sera incorporé avant la saison estivale, soit une capacité accrue de 20 %. Les lignes du détroit de Gibraltar demeurent un enjeu crucial pour Trasmediterránea, comme pour les concurrents : le trafic connaît une croissance continue. La compagnie offre des connexions à grande vitesse sur Algésiras-Ceuta et Algésiras-Tanger Med. Selon notre confrère *El Diario el Puerto*, un service à grande vitesse est prévu également entre la région de Valence et les Baléares.



# fêté dans un contexte apaisé

## LE CHIFFRE-CLÉ

**445** M€  
C'est le chiffre d'affaires  
de Trasméditerranéa  
en 2016.

Pour la seconde année consécutive, l'armement a vu son chiffre d'affaires progresser après avoir enregistré des baisses de 2002 à 2015.

Ce pari sur la grande vitesse devrait donc renforcer une compagnie qui reste un acteur de poids avec une flotte de 21 navires, 32 lignes maritimes régulières et cinq terminaux portuaires. Trasméditerranéa connaît bel et bien un nouveau départ. Reste une incertitude quant à la cession. Lors de l'assemblée générale des actionnaires d'Acciona,

en mai, son président, José Manuel Entrecanales, a confirmé que ce n'était pas un « *actif stratégique* » et qu'elle pourrait sortir du périmètre au cours des années à venir. Mais pour l'instant, « *elle est bien où elle est et nous prendrons la décision opportune au moment adéquat* ». ■

**Daniel Solano**



# Boluda : le groupe poursuit sa m

**Internationalisation et diversification ont assuré la croissance de Boluda. Cette formule gagnante continuera à être appliquée en 2017.**

Fin février, Boluda Corporacion Maritima (BCM) a annoncé l'acquisition de 100 % du capital de l'entreprise allemande de remorquage Urag et de ses filiales. Au total, ce sont 18 navires qui viennent s'ajouter à la flotte de la filiale du groupe espagnol dédiée à cette activité, Boluda Towage and Salvage, qui prend ainsi pied dans sept ports allemands, notamment Hambourg et Brême, où se trouve le siège d'Urag.

Déjà présente en France, en Afrique de l'Ouest et en Amérique latine, la filiale de remorquage ne cesse de moderniser sa flotte et d'étendre son champ d'action géographique. En septembre, le groupe a obtenu la concession du service de remorquage du port de Lomé, via la

filiale française, pour une durée de vingt ans. La valeur du contrat est estimée à 400 M€. Quelques mois plus tôt, en mai, le groupe avait renforcé sa présence en Amérique latine en décrochant le remorquage dans les deux grands ports mexicains de Manzanillo et d'Altamira. Grâce à ce contrat, BCM, déjà présent dans huit autres ports, devient leader du remorquage au Mexique.

## Le remorquage reste la principale source de recettes

Le remorquage, activité qui a donné naissance au groupe, reste la principale source de recettes. BCM est leader en Espagne avec plus de 40 % du marché et a engagé une stratégie d'internationalisation.



## LE CHIFFRE-CLÉ

**40%** C'est la part de marché de Boluda dans le remorquage portuaire en Espagne.

Le groupe y est présent depuis plusieurs décennies. Il a décidé de s'internationaliser et a développé sa présence dans 70 ports dans le monde.

lisation qui s'est avérée payante, avec une présence dans plus de 70 ports dans le monde. Mais il y a une réelle volonté de poursuivre la stratégie de diversification engagée depuis plusieurs années sous la houlette du président actuel, Vicente Boluda. Dans le transport maritime, la filiale Boluda Lines a renforcé en 2016 sa ligne Barcelone-Valence-Canaries avec l'incorporation de deux nouveaux porte-conteneurs : le *Nordcheetah* et le *Nordluchs* (1 400 EVP chacun), soit une augmentation de la capacité de l'ordre de 50 %.

La filiale inclut également les activités de logistique portuaire, de transit, transport de marchandises, stockage, etc. Le groupe a accru sa présence dans la gestion des terminaux portuaires. Allié à la compagnie OPDR, BCM a obtenu en 2016 l'adjudication de l'exploitation de l'ensemble de l'activité de manutention de conteneurs du port de Séville. Le contrat prévoit une série d'investissements et s'inscrit parfaitement dans la stratégie de la compagnie, acteur majeur sur le segment Espagne-Canaries. D'autant qu'il est déjà présent comme manutentionnaire au port de Las Palmas et envisage de se développer dans l'autre grande île des Canaries, Tenerife, par le biais du rachat de deux concessions de conteneurs.

### La filiale Boluda Lines a renforcé en 2016 sa ligne Barcelone-Valence-Canaries avec l'incorporation de deux nouveaux porte-conteneurs : le Nordcheetah et le Nordluchs

Les Canaries sont à leur tour un hub pour le trafic avec l'Afrique, un continent sur lequel Vicente Boluda a parié bien avant l'engouement actuel et où il a noué des contacts précieux au niveau des autorités locales. Boluda Lines dessert Dakar, Nouadhibou, Nouakchott et Praia.

Le groupe parie également sur le soutage. En octobre, la filiale Boluda Tankers a incorporé un nouveau navire, le *Petromar*. Le groupe, qui est leader en Espagne avec une flotte de 18 unités et une capacité de 12 Mt, négocie aussi le virage du GNL puisqu'il participe au projet GAINN4MOS. Il s'agit de l'adaptation d'une barge pour le soutage de GNL. ■ **Daniel Solano**

# Baleària : une stratégie ambitieuse

**Leader du trafic avec les Baléares, la compagnie Baleària a annoncé un plan stratégique d'investissement de 450 M€ sur cinq ans, comportant une modernisation de la flotte.**

La compagnie Baleària, basée à Dénia, dans la région de Valence, est engagée dans une dynamique de croissance continue. Le chiffre d'affaires a progressé de 13 % pour atteindre 329,5 M€ pendant l'exercice 2016 (qui s'est achevé le 31 octobre). En 2015, le chiffre d'affaires avait augmenté de 5 %.

Ces bons résultats s'expliquent par les solides positions commerciales de la compagnie et une stratégie de développement ambitieuse. Baleària est leader sur le marché entre la péninsule et les Baléares. En 2016, le transport de véhicules sur ce segment de marché s'est accru de 12 % (400 000 unités) et les marchandises ont fait encore mieux à +14 %, soit 4,1 millions de mètres linéaires (ml).

En 2016, la compagnie a inauguré de nouvelles lignes avec le nord de l'Afrique : depuis Melilla vers Almeria et Malaga, et une liaison Valence-Mostaganem (Algérie) qui a pris au début les allures d'un pari. Sur ce segment Espagne-Afrique du

Nord, Baleària affiche de belles progressions en 2016, aussi bien pour les marchandises (+8 %) que pour les passagers (+7 %). Quant à la ligne traditionnelle Algésiras-Tanger, opérée depuis 2003, la progression globale est de 4,5 %, avec presque 500 000 passagers et 0,8 Mml.

Enfin la filiale Baleària Caribbean, qui exploite une ligne entre les Bahamas et les États-Unis, affiche également un résultat positif avec 150 000 passagers transportés en 2016. Au total, la compagnie compte une flotte de 25 navires et exploite 18 lignes régulières.

## Gagner en compétitivité

Adolfo Utor, le président de la compagnie, entend bien poursuivre sur la lancée. À l'occasion de la présentation des résultats de 2016, en février 2017, il a rendu publiques les grandes lignes du plan stratégique d'investissements avec une enveloppe de 450 M€ sur cinq ans. L'objectif est de gagner « en compétitivité et d'offrir les meilleurs services aux meilleurs prix ».



## LE CHIFFRE-CLÉ

**200 M€** C'est le montant de l'investissement dans le cadre du programme de modernisation de la flotte.

Baleària a commandé trois navires. L'un auprès des chantiers Elnaval de Bilbao qui disposera d'une capacité de 1700 passagers et 3 300 ml, les deux autres seront construits chez Cantieri Navale Visenti avec une capacité de 810 passagers et 2 180 ml.

Le plan comporte deux volets. Le premier concerne la flotte. Trois navires ro-pax, propulsés au GNL et dotés des dernières innovations disponibles sur le marché, ont été commandés au début de 2016. Le premier sera construit par le chantier de LaNaval à Bilbao et sera mis en service en 2019. Il s'agit d'un navire d'une capacité de transport de 1 700 passagers, 331 véhicules et 3 300 ml. Le coût est de 187 M€.

Les deux autres sont des navires jumeaux, commandés à Cantieri Navale Visenti, soit un investissement global de 200 M€. La capacité de chacune de ces unités est 810 passagers, 150 véhicules et 2 180 ml. La livraison est prévue fin 2018.

Baleària envisage aussi l'achat d'autres navires et la modernisation d'unités existantes via des remotorisations. La compagnie prévoit également la construction de terminaux pour passagers « *intelligents* » à Barcelone, Valence et Palma (Baléares) et l'ouverture de nouveaux trafics.

Reste enfin le dernier projet d'Adolfo Utor : l'implantation à Cuba et l'exploitation d'une ligne ro-pax avec les États-Unis. Profitant du dégel des relations bilatérales impulsé par Barack Obama, le président de Baleària a annoncé un projet ambitieux, comportant notamment la construction d'un terminal passagers à La Havane (35 M€). Le projet est pour l'instant bloqué. ■

**Daniel Solano**



# Suardiaz : un acteur majeur du TMCD

**Leader espagnol et ardent défenseur du TMCD, le groupe Suardiaz maintient son pari sur la deuxième autoroute de la mer franco-espagnole et envisage un projet novateur en matière de soutage de GNL.**

Créé en 1944, le groupe familial Suardiaz a été un pionnier en Espagne dans le domaine du transport roulier, devenant le leader en Espagne avec une flotte de 25 navires. Flota Suardiaz, la filiale dédiée à cette activité, a bénéficié du développement de l'industrie automobile en Espagne et a développé une spécialisation dans la manutention et le transport des colis lourds, qui demeure un de ses points forts. Grâce à l'existence de lignes régulières vers l'Europe et l'Afrique, le groupe est devenu le premier acteur espagnol du TMCD. Le président actuel, Juan Riva, a donné une impulsion nouvelle au groupe. Au milieu des années 1990, il a lancé un vaste plan de rénovation de la flotte avec l'incorporation de cinq nouveaux navires rouliers mis en service entre 1999 et 2003 : *L'Audace* (ci-dessous), *La Surprise*, *Bouzas*, *Galicia* et *Suar Vigo*.

L'initiative la plus audacieuse a été la reprise, en janvier 2015, de la deuxième autoroute de la mer (ADM) franco-espagnole entre Vigo et Nantes Saint-Nazaire, suite au désintéret de Tramediterranea, adjudicataire de l'appel d'offres. Le projet a été adossé à la ligne régulière existante depuis 1976 qui traite le trafic du groupe PSA, assurant ainsi un fonds de cale. Par ailleurs, la deuxième ADM est dédiée au trafic non accompagné, ce qui n'était pas le cas pour la pre-

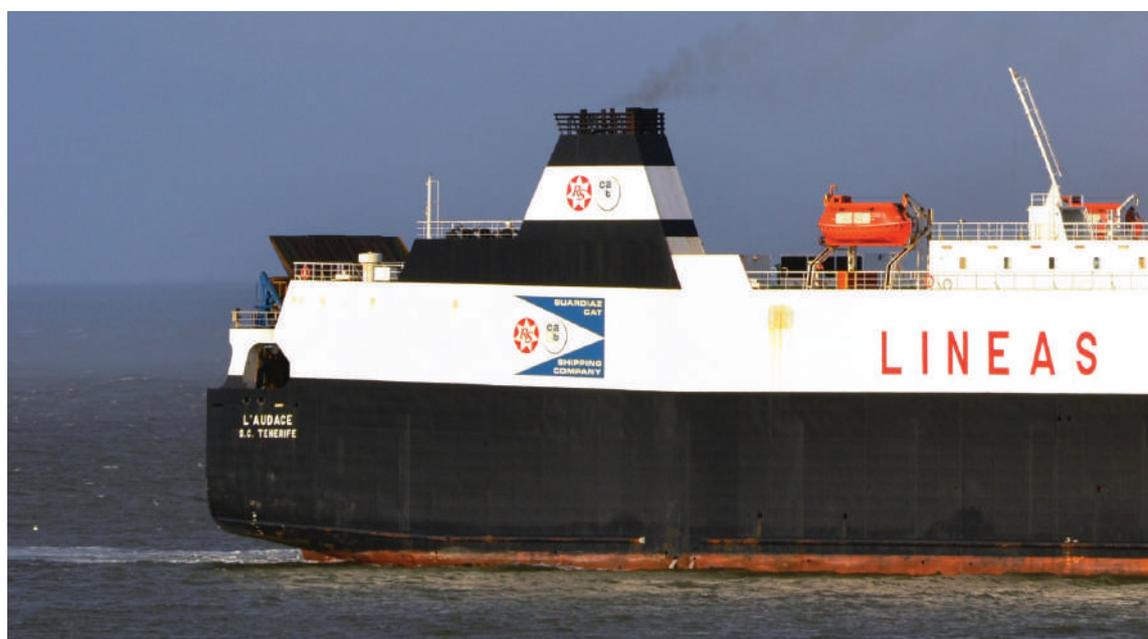


mière ADM entre Gijón et Nantes Saint-Nazaire, qui embarquait des camions avec leurs chauffeurs.

## Élargir l'ADM au Havre et à Algésiras

La deuxième ADM, qui offre trois fréquences/semaine, affiche un bilan positif. Le trafic a progressé de 30 % en 2015 et de 19 % en 2016 pour atteindre 0,5 Mt selon les chiffres de l'Autorité portuaire de Vigo (APV). Les hausses ont été plus fortes encore pour les automobiles (+21 %, 0,1 Mt), les pièces auto (+52 %, 0,1 Mt) et les machines (+47 %, 48 500 t). Le nombre de remorques embarquées a augmenté de 26 % à 16 700 unités mais demeure inférieur à l'objectif de 25 000 unités/an.

Lors d'un déplacement à Vigo, en novembre, Juan Riva n'a pas caché que le projet n'était pas



LE CHIFFRE-CLÉ

**16 700** C'est le nombre  
de remorques  
embarquées sur la ligne entre Vigo  
et Nantes Saint-Nazaire.

En 2016, le nombre de remorques embarquées a augmenté de 26 % à 16 700 unités. Malgré cette performance, la ligne n'a pas encore atteint son objectif fixé à 25 000 unités par an.

encore rentable. Comme pour la première ADM, dont l'exploitation a cessé en septembre 2014, les flux Espagne-France (291 000 t en 2016) sont largement supérieurs à ceux en sens contraire (179 000 t). Le président du groupe a cependant souligné la diversification du trafic et a clairement affirmé sa volonté de persévérer.

L'objectif est maintenant d'élargir l'ADM au Havre et à Algésiras, comme cela était prévu dans le contrat initial, voire à Tanger-Med, ce qui n'est pas prévu dans le projet franco-espagnol. Aucune date n'a été annoncée. Un fait nouveau pourrait avoir un effet d'accélération. Le patronat marocain de l'automobile plaide pour une ligne entre Tanger-Med et Vigo afin de transporter les

composants à destination du groupe PSA et appuyer les échanges avec la future usine de PSA à Kénitra. Autrement dit, reproduire plus au sud le schéma entre Vigo et les usines françaises. Le groupe est également engagé dans le soutage du GNL avec un projet résolument novateur en Espagne : la construction de la première barge multiproduits (fioul, GNL, etc.) dans le cadre du projet européen Core LNGas Hive. Flota Suar diaz est associée à la compagnie pétrolière Cep sa. La construction du navire a été commandée au chantier naval basque Zamakona, et la mise en service est prévue dans le port de Barcelone en 2018. ■

**Daniel Solano**



# La digitalisation dans les métiers du transit conjuguer l'expertise métier

**Avec le flux physique des marchandises, celui des données est devenu le nouvel enjeu pour les transitaires et commissionnaires en transport. La digitalisation de ces métiers est en cours.**

La digitalisation est devenue au cours de ces dernières années la nouvelle tendance. Elle touche toutes les industries et n'a pas épargné les métiers du transit et de la commission en transport. Le principe de cette digitalisation est avant tout de simplifier le métier du transit. « Hier, nous gagnions notre vie en vendant du kilo, demain nous la gagnerons avec du kilo-octet vendu », a souligné Joël Glusman, du groupe Crystal, lors de l'assemblée générale annuelle de TLF Overseas en juin. Appliquée aux métiers du transit international, maritime et aérien, cette digitalisation ne date pas d'aujourd'hui. L'environnement du transit a connu une intégration depuis plusieurs années avec les guichets uniques, les plates-formes portuaires, aéroportuaires, douanières, celles des transporteurs maritimes, aériens, terrestres. La

digitalisation est une donnée du métier du transit depuis maintenant plusieurs années. La dématérialisation de certaines procédures est en route. Cette digitalisation permet aux clients d'être au cœur de la relation avec le transitaire par la transparence des dossiers qui seront partagés. Avec ce partage des données, les mesures correctives à apporter pour résoudre dans un temps court les aléas du transport seront raccourcies. Derrière cela intervient aussi une nouvelle dimension puisque le métier de transitaire se concentrera davantage sur la valeur ajoutée à apporter aux clients que sur les procédures.

## Système prioritaire

Si, du côté des armateurs, cette digitalisation paraît encore lointaine, les transitaires – et le groupe Bolloré en première place – ont pris conscience de l'intérêt de ces échanges de données. Le groupe basé à Puteaux mène une stratégie en privilégiant la mise sur pied d'un système prioritaire. « Nous sommes inscrits dans cette démarche et investissons aujourd'hui dans le renouveau de notre système d'exploitation avec une approche identique », nous a confié un responsable du groupe Bolloré. Et pour répondre aux besoins des différents métiers de l'entreprise, le groupe a créé un nouveau Centre d'expertise mondial, basé dans ses locaux de Puteaux. Ce groupe intègre des ingénieurs, des data scientists et des développeurs expérimentés aux nouvelles technologies. Ces professionnels de l'informatique ont dû apprendre les différents métiers du transit avant de mettre les « mains dans le cambouis ». Ils développent une plate-forme technologique « agile et unique ». Et parce que le groupe Bolloré est aujourd'hui sur les cinq continents et « compte tenu des spécificités de service attendues par nos clients ainsi que les particularités des environnements dans lesquels nous opérons directement, plus de 105 pays, nous avons choisi de préserver notre savoir-faire multimétiers ».

Et pourquoi ne pas faire appel à des systèmes existants sur le marché ? Il s'est avéré qu'après avoir regardé les outils existants, aucun n'était



© FOTOLIA.COM

# métiers du transit : er et l'informatique

## TLF ET FIATA ŒUVRENT ENSEMBLE

Les 23 et 24 février, TLF Overseas a accueilli des experts du groupe de travail maritime de la Fiata (Fédération internationale des organisateurs de transport international) à Paris. La journée a démarré en tenant une commission maritime nationale au cours de laquelle les enjeux du transport maritime ont pu être exposés, mais aussi en présentant la feuille de route de TLF pour 2017. Au cours de l'après-midi, des débats se sont organisés sur la restructuration du secteur du transport maritime et les impacts sur la commission de transport avec un intervenant, Olaf Merk, économiste et administrateur à l'OCDE sur les ports et les transports. Après avoir expliqué les tendances du monde maritime actuel, Olaf Merk s'est interrogé sur les impacts de ces intégrations verticales et horizontales des armements. Les commissionnaires en transport restent confiants dans la capacité de leur profession à s'adapter à ce nouvel environnement. Un second débat sur la réforme des règles des avaries communes a été dirigé par François Denèfle, directeur du Cesam. Enfin, la mise en place d'une base de données neutre sur la tare des conteneurs a été présentée par Bertrand Geoffray, conseiller du président du Bureau international des conteneurs.

### LE CHIFFRE-CLÉ

**70** personnes

**C'est le nombre de personnes qui travaillent dans l'équipe mise en place par le groupe Bolloré sur la digitalisation des métiers du transit.**

Ils travaillent en étroite collaboration avec des experts métiers qui mènent une veille technologique sur les évolutions des métiers.

adaptable aux spécificités attendues par le groupe. En créant sa propre architecture informatique, le groupe Bolloré revendique une adaptation plus rapide aux nouvelles spécificités demandées par les clients.

### Une veille sur les évolutions des métiers

Aujourd'hui, le groupe Bolloré a constitué son équipe avec 70 personnes qui travaillent en collaboration avec des experts métiers répartis sur la planète. Ils mènent une veille sur les évolutions des métiers. Toutes les procédures du métier de transitaire et de commissionnaire en transport ont été définies. Des premières solutions ont été intégrées et sont déployées sur les sites. « Ces solutions intègrent des algorithmes prédictifs développés avec nos équipes. Il s'agit d'une première étape qui nous permet de transformer progressivement les habitudes de nos opérateurs en leur apportant des outils performants d'aide à la décision », nous a précisé un responsable du groupe Bolloré. Quant aux étapes futures,

les informaticiens y travaillent avec les experts métiers pour que toutes les opérations soient intégrées dans le futur.

La digitalisation peut faire craindre aux opérationnels de perdre un peu de leur métier au profit des informaticiens. Une approche que le groupe Bolloré réfute. « Nos informaticiens ont toujours été au service de nos opérationnels. L'évolution des technologies permet d'accueillir de nouvelles compétences qui s'intègrent chez Bolloré Logistics avec la même approche. » Pour le groupe français, l'avenir des métiers du transit et de la commission de transport est d'être connecté avec les partenaires du groupe et les clients. Les équipes informatiques devront donc rester attachées aux aspects opérationnels. Quant aux opérationnels, ils restent le cœur du métier. Ils sont toujours la relation avec le client et surtout l'expert qui connaît le terrain. « Tous les aléas du métier de transitaire demeureront. Ils seront plus que jamais indispensables et seront au centre de la relation de confiance avec nos clients. » ■

**Hervé Deiss**

# Une nouvelle étape **pour la cybe** **maritime** en 2017

**La France a engagé en 2015 une démarche nationale d'évolution globale des mesures concernant la sûreté d'un navire pour les compléter en fonction de menaces nouvelles comme la cybercriminalité ou le terrorisme maritime.**

La problématique de la cybersécurité pour le secteur maritime est détaillée dans la « *stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes* » adoptée en Comité interministériel de la mer (Cimer) le 22 octobre 2015. Celle-ci relève que le monde maritime, comme tous les autres secteurs d'activités économiques, est « *envahi par les systèmes d'information (SI) et les réseaux informatiques. Leur complexité et leurs interconnexions en rendent la maîtrise de plus en plus difficile. L'une des conséquences directes est l'accroissement des vulnérabilités exploitables à des fins malveillantes* ». Les navires utilisent de nombreux systèmes informatiques pour la navigation comme le dispositif embarqué d'information et de visualisation des cartes de navigation électroniques (Ecdis), ou le système AIS grâce auquel un navire fournit des informations relatives à son identité, sa position et sa route. Il y a les automates industriels pilotant les équipements du bord comme la barre, la propulsion, les énergies, les alarmes, etc. Il y a encore les systèmes de communication par satellite ou par Wifi, les systèmes portatifs comme les clés USB ou les disques durs externes, les ordinateurs de bord.

La mise en œuvre de la démarche nationale pour la cybersécurité en vue de renforcer le niveau de protection à bord des navires a été confiée à la Direction des affaires maritimes (DAM). La sous-direction de la Sécurité maritime (SM) de la DAM a travaillé en partenariat avec l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (Anssi), comme exigé par la Stratégie nationale. Un réseau s'est aussi constitué avec de nombreux acteurs du monde maritime français : ENSM, Armateurs de France, Gican, des acteurs économiques, etc.

## Renseigner et protéger

« *Le cyber-risque à bord d'un navire comprend deux aspects*, explique Vincent Denamur, sous-directeur de la Sécurité maritime. *Le premier correspond à la dégradation de l'image de la compagnie pouvant aboutir à une perte de compétitivité. Le deuxième est le risque de sabotage du navire par un système dormant ou opéré sur demande dont les conséquences peuvent aller jusqu'à la perte de contrôle du navire, de l'équipage, une atteinte à l'environnement ou aux côtes.* » « *Pour la cybersécurité d'un navire, nous avons travaillé sur la recherche de rensei-*



### LE CHIFFRE-CLÉ

**11 M€** C'est le montant communiqué par la chaîne de télévision TV5 Monde pour remettre en état son système d'information et pour le sécuriser durant les trois prochaines années suite à l'attaque dont elle a fait l'objet en avril 2015.

La perte d'image, de crédibilité et de chiffre d'affaires n'entre pas dans ce montant. Bien sûr, ce n'est qu'un chiffre indicatif, dans un contexte bien loin d'un navire, mais il doit inciter à privilégier la prévention plutôt que l'attentisme. À ce jour, aucune cyberattaque contre un navire n'a été rapportée, ou si elle a eu lieu, aucune compagnie ne l'a divulguée. Toutefois, le cyber-risque existe et les acteurs économiques ne doivent pas en sous-estimer le coût.

gnement et la protection », précise Sébastien Le Vey, chef de la mission sûreté & cybersécurité des navires à la SM/DAM. Cela a consisté à déterminer les failles dans les systèmes embarqués et les risques sensibles à bord des navires. Concrètement, la DAM et l'Anssi ont réalisé en partenariat une enquête avec un questionnaire auprès d'équipages et d'armateurs ainsi qu'un audit d'un navire. Le tout a abouti à la rédaction de plusieurs Guides publiés au cours de l'année 2016 et début 2017 à destination des compagnies françaises afin de les sensibiliser à la protection de leurs navires. Parmi ces ouvrages, il y a le *Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires*. Pour Thibaut Marrel, coordinateur sectoriel pour le maritime à l'Anssi, ce document « fournit des règles de bon sens pour tous les marins à bord d'un navire, mais aussi pour les personnels du siège social de la compagnie ». Il s'agit de bonnes pratiques pour établir un mot de passe, utiliser Internet et sa messagerie avec prudence et vigilance, sauvegarder régulièrement les données, maîtriser les logiciels installés sur les équipements informatiques, sécuriser l'accès Wifi du navire,

séparer les usages professionnels et personnels. L'année 2017 va constituer une nouvelle étape en matière de cybersécurité maritime. Un nouvel audit va être mené au siège d'une compagnie française et à bord de l'un de ses navires. « Il s'agit de vérifier si les mesures de protection envisagées sont les bonnes en cas de tentative de piratage du navire en navigation depuis l'extérieur en passant par un satellite ou par la Wifi lors de l'escale au port », précise Thibaut Marrel. Une analyse des risques orientée vers le navire va aussi être réalisée en 2017. « Elle doit permettre de répondre à la question : avec une attaque cyber, que peut-on réellement faire faire à un navire ? Il s'agit de définir des scénarios de sinistre crédibles, de prioriser les risques et les actions, puis d'en informer les compagnies. » La cybersécurité va aussi faire son entrée dans la formation initiale des marins à l'ENSM, sans doute en 2018. Cet enseignement pourrait prendre la forme d'un cycle de conférence de 13 heures, plus quatre heures de travaux pratiques. En ce qui concerne la formation continue, l'ajout de la cybersécurité est en projet. ■

**Clotilde Martin**

Une réglementation internationale sur la cybersécurité est nécessaire compte tenu du risque mondialisé et pour éviter toute distorsion de concurrence au sein d'un secteur comme le transport maritime totalement international. La Direction des affaires maritimes (DAM) et la sous-direction de la Sécurité maritime de la DAM ont entamé un travail auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour lancer les fondations d'un texte sur la cybersécurité. Un projet de circulaire contenant des directives intérimaires a été présenté lors du MSC 96 en mai 2016 par le Canada, les États-Unis et plusieurs pays de l'Union européenne, dont la France. « Nous en sommes aux fondations, précise Vincent Denamur, sous-directeur de la Sécurité maritime. Le MSC 96 a approuvé la circulaire MSC.1/Circ.1526 et ses directives intérimaires sur la gestion des cyber-risques maritimes. Les membres de l'OMI ont pris conscience du sujet, tout comme les organisations représentatives internationales comme Intertanko, Bimco ou Clia. » La circulaire porte sur la cybersécurité du navire mais aussi celle des installations portuaires. Le prochain rendez-vous pour avancer sur le sujet est fixé au prochain MSC en juin 2017.

# Xavier Beulin, un syndicaliste au GPM de La Rochelle

**Le 19 février, Xavier Beulin est décédé des suites d'une crise cardiaque. Agriculteur, syndicaliste, il a été à la présidence du conseil de surveillance du Grand port maritime de La Rochelle.**

Le monde agricole a perdu le 19 février un de ses leaders syndicaliste. Âgé de 58 ans, Xavier Beulin était originaire du Loiret. Issu d'une famille d'agriculteurs, il était l'aîné de quatre enfants. À l'âge de 17 ans, il reprend la propriété familiale. Très rapidement, Xavier Beulin s'inscrit dans une démarche syndicale. Il entre au Centre départemental des jeunes agriculteurs (CDJA) de son département. Gravissant les échelons du syndicalisme agricole, il rejoint ensuite la FDSEA puis la Fédération française des producteurs d'oléagineux et de protéagineux (FOP) dont il devient président en 1999.

Parallèlement, il devient en 2000 président du groupe Sofiprotéol (renommé en avril 2014), mis en place par la filière française des oléoprotéagineux. Une responsabilité qui lui sera parfois reprochée après son élection, en 2010, à la tête de la FNSEA. Il y sera réélu en 2014.

## De l'agriculture au monde portuaire

Travailleur acharné, « *homme de conviction et agriculteur passionné* » selon le président de la République, « *interlocuteur exigeant* » pour les candidats à l'élection présidentielle, Xavier Beulin a su fédérer autour de lui toute une filière. Cet agriculteur syndicaliste a donné un cap à l'agriculture française, selon son syndicat, mais il a aussi été plus loin en prenant des responsabilités dans le monde portuaire. Dès la réforme de 2008 et la mise en place de nouvelles instances de gouvernance, Xavier Beulin deviendra président du conseil de surveillance du Grand port maritime de La Rochelle. Il participera activement au passage de Port autonome à celui de GPM. Pour la direction du port, « *Xavier Beulin était respecté par tous, d'une énergie incroyable, d'une intelligence et d'une clairvoyance hors*



normes », indique le Grand port maritime de La Rochelle dans un communiqué de presse. Il a été le premier président du conseil de surveillance du GPM de La Rochelle, pour lequel « *il faisait l'unanimité en apportant une vision et une dynamique* ». Comme agriculteur, il a su apporter au port une nouvelle approche de cette filière mais il a surtout accepté les fonctions de président du conseil de surveillance, « *détaché de tout intérêt personnel avec un sens profond de l'intérêt général* ». Au cours de ses deux mandats à la gouvernance du port, à savoir de 2008 à 2014 (puis reconduit en 2014), il a activement participé

à la rédaction des deux projets stratégiques du port. Au cours de ces deux mandats qu'il a exercé, le trafic du Grand port maritime de La Rochelle est passé de 7,5 Mt à 10 Mt en 2015. Il n'en est pas le seul artisan mais il a su participer activement à ce décollage du port charentais. Il s'est fortement impliqué dans la création de l'Opérateur ferroviaire portuaire et, par voie de conséquence, au développement du report modal. ■

**Hervé Deiss**

## BIOGRAPHIE

Xavier Beulin est né le 19 décembre 1958 à Donnery dans le Loiret. À 17 ans, il met un terme à ses études et reprend la propriété familiale. Il réussira à obtenir un BEP agricole.

Il est élu à la présidence de la FNSEA en décembre 2010. Il cumulera plusieurs fonctions et notamment celle de président du conseil de surveillance du Grand port maritime de La Rochelle de 2008 à sa mort.

Le 3 janvier 2017, il a publié un ouvrage intitulé « *Notre agriculture est en danger. Ce qu'il faut faire* », aux éditions Tallandier.

# Rodolphe Saadé nommé directeur général du groupe CMA CGM

**Le 8 février, Rodolphe Saadé a été nommé directeur général du groupe CMA CGM. Jacques Saadé, son père, conserve la présidence du conseil d'administration.**

Un cadeau du père au fils pour l'anniversaire du père. Chose étrange, mais dans la famille Saadé, l'originalité a souvent été à la barre de l'armement. Pour ses 80 ans, Jacques Saadé a annoncé la nomination de Rodolphe Saadé, son fils, au poste de directeur général du groupe CMA CGM.

Né le 3 mars 1970, ce quadra du shipping représente la nouvelle génération des dirigeants des grands armements conteneurisés mondiaux. Rodolphe Saadé a toujours été bercé dans un environnement international. Sa formation, il la suit au Canada et sort titulaire d'un Bachelor of Commerce et d'un Major Marketing à l'université de Concordia à Montréal. Ses études terminées, Rodolphe Saadé crée une entreprise de refroidisseurs d'eau au Liban, la Dynamics Concept.

## Gravir les échelons

Il faudra attendre 1994 pour voir le fils retrouver son père au sein du groupe CMA CGM. Pas question de passe-droits pour le fils qui devra gravir les échelons de l'armement. Il commencera sa carrière au sein du groupe à New York avant de partir pour Hong Kong. Après ses expériences internationales, Rodolphe Saadé revient au siège du groupe à Marseille. Entre 1997 et 2000, il aura en charge la direction de plusieurs lignes maritimes. Il démarrera en dirigeant une ligne entre le nord de la Chine et le Japon. Ensuite, il se verra confier la responsabilité des lignes transatlantiques et transpacifiques. En 2004, il est nommé directeur général en charge du développement des lignes sur les liaisons nord-sud. Avec son expérience de terrain, il prendra en charge, en 2006, le développement des lignes issues du rachat de Delmas sur l'Afrique et l'océan Indien.

Au début des années 2010, le groupe traverse une période difficile avec les premiers effets de la crise économique qui sévit dans le monde. Il est alors nommé directeur général délégué et membre du conseil d'administration. Face aux pertes financières, il se voit confier la mission de piloter la restructuration financière du groupe. Il continue en 2015 et 2016 d'exercer ses talents au service du groupe en négociant le rachat de NOL (Neptune Orient Lines), qui sera un succès. Le 14 juin 2016, il devient président du conseil d'administration de NOL. La même année, il conduit les négociations avec des armements chinois pour créer une alliance face à celle de Mærsk et MSC. L'Ocean Alliance naît, avec, aux côtés de CMA CGM, Cosco, Evergreen et OOCL.

Ses talents de négociateur, Rodolphe Saadé va les mettre au profit d'un triste souvenir, celui de la prise d'otage à bord du *Ponant*. Il interviendra pour le compte du groupe CMA CGM dans les négociations avec les pirates qui permettra la libération des otages du navire, sans blessé grave. Lors de l'annonce de cette nomination, son père, Jacques Saadé, a rappelé que son fils « a largement fait ses preuves au cours de toutes ces années. C'est avec une grande confiance que je lui confie le poste de directeur général du groupe. Je sais qu'avec lui à ce poste, avec Farid Salem et Tanya Saadé Zeeny comme directeurs généraux délégués et l'ensemble de nos équipes dans le monde, le groupe poursuivra son développement ». Cette confiance intervient alors qu'en décembre la famille Saadé a décroché la quatrième place dans le classement Lloyd's List One Hundred, listant les personnes les plus influentes dans le monde de l'industrie maritime. ■

**Hervé Deiss**



■ Rodolphe Saadé, né le 3 mars 1970 est devenu, le 8 février directeur général du groupe CMA CGM. Après avoir suivi des études au Canada, il est entré dans le groupe CMA CGM en 1994 dans lequel il a exercé plusieurs fonctions, depuis directeur de lignes jusqu'à représenter le groupe lors de la constitution de l'Ocean Alliance. Son père, Jacques Saadé, conserve son poste de président du conseil d'administration du groupe CMA CGM.

 **Supramax**  
+ 1,8 % 60 K

**Brilliant-Phoenix** 22,6 M\$

**JS-Pomerol** 10,1 M\$

**JS-Bandol** 9,1 M\$

24 février 2017

NAVRES-CITERNES	Année de construction	VLCC	Suezmax	Aframax	LR1	MR
		2017	-0.9% 320k	+0.1% 160k	-1.7% 110k	-0.8% 75k
2012	-0.9% 310k	+0.0% 160k	-0.9% 110k	+0.1% 75k	+0.0% 50k	
2007	-1.0% 310k	-0.1% 160k	+0.0% 110k	+0.1% 75k	+0.0% 50k	
2002	-1.0% 305k	-0.1% 155k	+0.5% 105k	+0.9% 70k	+0.0% 45k	
1997	-1.0% 300k	-0.1% 145k	+1.0% 105k	+0.9% 65k	+0.0% 45k	
1992	+1.1% 285k	-1.0% 145k	+1.0% 100k	+0.9% 65k	-0.3% 40k	

Source : VesselsValue.com

VRACS SECS	Année de construction	Capesize	Panamax	Supramax	Handysize
		2017	-0.1% 180k	+0.1% 80k	+1.8% 60k
2012	-2.1% 180k	-0.1% 80k	+0.8% 60k	-1.0% 30k	
2007	-2.1% 180k	-0.0% 75k	+0.0% 55k	-1.5% 30k	
2002	+1.5% 175k	-0.9% 75k	+0.0% 50k	-2.0% 30k	
1997	+1.3% 170k	+1.4% 75k	+1.3% 48k	-2.4% 30k	
1992	+1.3% 150k	+1.2% 70k	+1.3% 45k	+1.2% 30k	

Source : VesselsValue.com

CONTENEURS	Année de construction	Post-Panamax	Panamax	Handysize	Feedermax
		2017	-0.0% 7000	+0.0% 4250	+0.2% 1400
2012	-0.3% 7000	+0.0% 4250	+0.1% 1400	+0.1% 750	
2007	+1.3% 7000	+1.1% 4250	+0.0% 1400	+0.0% 750	
2002	+1.4% 6500	+1.4% 4000	+0.0% 1400	+0.0% 750	
1997	+1.3% 5500	+1.3% 4000	+1.3% 1400	+1.4% 750	
1992	+1.3% 4500	+1.2% 3750	+1.6% 1400	+1.4% 750	

Source : VesselsValue.com

Au cours du mois de février, les ventes de navires-citernes se sont surtout réalisées dans le courant de la première semaine. Des prix qui ont légèrement fléchi. Seuls les Aframax et les LR ont vu leurs prix de cession se consolider. Le *Hull-811* (115 000 tpl, livraison mai 2017) a été cédé à Stealth Maritime pour 43,5 M\$ alors qu'estimé par VesselsValue à 41,4 M\$. Les VLCC se sont évalués à la baisse avec notamment la cession du *Crude-Progress* (308 000 tpl, livraison en juin 2017) et le *Crude-Med* (308 000 tpl, livraison en avril 2017) vendus 81 M\$ chacun contre une valeur proposée par VesselsValue de respectivement 82,15 M\$ et 81,93 M\$. Sur la fin du mois, aucune cession n'a été signée. Du côté des vraquiers, après une stabilité des prix au début du mois, seuls les Supramax ont vu leurs valeurs s'améliorer avec la cession des *JS-Pomerol* et *JS-Bandol*, tous deux de 58 000 tpl et construit respectivement en mai 2011 et janvier 2010. Le *JS-Pomerol* a été cédé à 10,15 M\$ contre une valeur estimée de 9,78 M\$ par VV. Le *JS-Bandol* a été vendu 9,1 M\$ et estimé par VV à 8,76 M\$. Sur la fin du mois, les valeurs sont restées stables pour les Panamax. Les Aframax ont vu leurs prix s'améliorer avec la cession du *Brilliant-Phoenix* (61 200 tpl construit en avril 2016) pour 22,6 M\$ contre 21,58 M\$ proposés par VV.

Les tableaux ci-contre reprennent les données de VesselsValue.com. Ils présentent les chiffres selon les types de navire et leur date de construction. Pour chaque type de navire, le chiffre du haut représente l'évolution du prix par rapport à la semaine précédente. La ligne du dessous donne le prix du navire tel que négocié au cours de la semaine. À chaque tableau, nous donnons la date à laquelle sont établis les chiffres. Tableaux construits avec l'aimable partenariat de VesselsValue.com.

Page réalisée avec la coopération de

 **VesselsValue.com**

**BDI**  
**875****BCI**  
**1165****BPI**  
**947****BHI**  
**410****BSI**  
**783****USA côte Ouest** 1650 -21,1 % \$/EQP**USA côte Est** 3055 -16 % \$/EQP**WCI**  
**Shanghai-LA**  
**1776 -15,7 %****BALTIC INDEX PÉTROLE** 24 février 2017

Index	24/02	17/02	10/02
BCTI	609	613	582
BDTI	857	863	847

Source : JMM et AFP

BCTI = Baltic Clean Tanker Index / BDTI = Baltic Dirty Tanker Index

**BALTIC INDEX VRACS SECS** 24 février 2017

Index	24/02	17/02	10/02
BDI	875	741	702
BCI	1165	739	687
BPI	947	917	943
BHI	410	391	377
BSI	783	729	668

Source : JMM et AFP

BDI = Baltic Dry Index / BCI = Baltic Capesize Index / BPI = Baltic Panamax Index / BHI = Baltic Handysize Index / BSI = Baltic Supramax Index

**SHANGHAI CONTAINER FREIGHT INDEX** 24 février 2017

Destination	Taux de fret	Évolution*	Unité
Europe du Nord	921	-10,0 %	\$/EVP
Méditerranée	882	-11,6 %	\$/EVP
USA côte Ouest	1650	-21,1 %	\$/EQP
USA côte Est	3055	-16,0 %	\$/EQP

Source : Freight Investor

\*Évolution par rapport au 5 février 2017

**WORLD CONTAINER INDEX** 23 février 2017

Route	Taux de fret (\$/EQP)	Évolution*
Shanghai/Rotterdam	1668	-24,5 %
Shanghai/LA	1776	-15,7 %
Rotterdam/Shanghai	742	+21,2 %
Gênes/Shanghai	504	-15,2 %
LA/Shanghai	480	-4,0 %
LA/Rotterdam	2486	-2,3 %
NY/Rotterdam	475	+4,4 %

Source : Freight Investor

\*Évolution par rapport au 5 février 2017

Au cours du mois de février, les taux de fret des vracs secs ont enregistré une légère progression. Au début du mois, un cyclone sur la côte Ouest de l'Australie a ralenti fortement les exportations de minerais. De plus, avec les célébrations du Nouvel an chinois, la consommation s'est quelque peu ralentie au cours des semaines de février. Au final, les vracs secs n'ont pas résisté à ces différents éléments et ont vu leurs indices se tasser pendant le mois pour ensuite reprendre de la vigueur. Il a fallu attendre la dernière semaine du mois de février pour voir les taux se réveiller et dépasser les niveaux qu'ils avaient trois semaines auparavant. « Le marché s'est finalement réveillé sur la route entre l'Australie et la Chine », ont indiqué les analystes de Fearnleys. Il reste que la question essentielle au bord des lèvres des opérateurs est de savoir dans quelle mesure les « locomotives asiatiques pourront se reposer sur leur production domestique et dans quelle mesure ils auront à se reposer sur le pouvoir d'achat des consommateurs européens et américains », a indiqué George Lazaridis, analyste chez Allied Shipping Research.

Si les taux actuels sont encore dans une tendance de stabilité, il faut malgré tout se réjouir de la situation de l'année dernière. À la même époque, le BDI affichait timidement 300 points et le Baltic Capesize Index avait du mal à dépasser le cap des 200 points. Pour les pétroliers, le mois de février pourrait se résumer à un mot : stabilité. Les taux de fret n'ont guère évolué au cours du mois tant du côté des VLCC que de ceux des transporteurs de produits raffinés. La décision de l'Opep de réduire la production de pétrole brut ne serait pas forcément une mauvaise chose pour le monde pétrolier, selon les analystes de MJLF. Il a fallu que le mois se termine sur la International Petroleum Week pour que les taux de fret demeurent stables.

Du côté des conteneurs, les taux de fret ont vécu un mois de février à l'image des précédents. Ils se réduisent sur les principales routes est-ouest. La surcapacité ambiante de ces navires continue de semer le trouble. Les progressions enregistrées au cours du mois de décembre ont rapidement été gommées dès le mois de février. Les taux sont revenus à leur niveau de novembre.



DR

## 12 MAI, PARIS

### Carrefour du JMM et Paris Africa Ports 2017

Cette année, le Paris Africa Ports se réunira le 12 mai sur une demi-journée. Le thème de la première table ronde portera sur la sûreté de la supply-chain et ses particularités en Afrique. La deuxième table ronde sera consacrée aux évolutions des trafics en Afrique en prenant en exemple deux filières, les produits forestiers et les marchandises sous température dirigée.

Le *Journal de la Marine Marchande* remettra trois awards en 2017. Le premier récompensera le meilleur port africain, celui pour lequel l'autorité portuaire a su bâtir une stratégie pour enrayer la baisse des volumes. Le deuxième award sera un prix



spécial du jury pour mettre en avant l'action forte d'un port ou une structure publique ou privée en 2016. Le troisième award sera décerné à une personnalité du monde portuaire africain particulièrement actif dans le développement de cette industrie en 2016.

### RENDEZ-VOUS SITL

Le *Journal de la Marine Marchande* est présent à la Semaine internationale du transport et de la logistique (SITL), du mardi 14 au jeudi 16 mars à la Porte de Versailles. Retrouvez-nous sur le stand E15 du pavillon 1.

Les conférences d'ouverture ont lieu le 14 mars à partir de 9h30. La première d'entre elles s'interrogera sur « 2017-2022, quelle feuille de route pour le prochain président de la République en matière transport et logistique ? »

Le Maritime Day est organisé le 16 mars avec des conférences de 9h30 à 14h15 sur des sujets comme « ports et régions, une vision par axe pour gagner en compétitivité », ou « ports et navires du futur, quelles innovations pour rester dans la compétition ? » Deux conférences sont prévues sur le transport fluvial, la première sur Seine-Escaut, la deuxième sur les innovations du secteur 2.

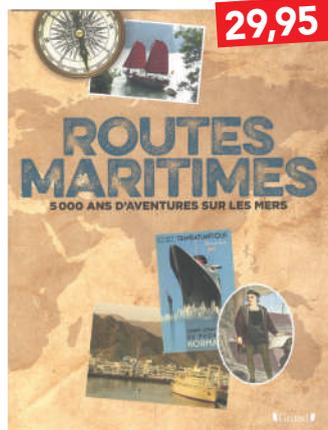
### LE DESSIN DU MOIS



### Le code polaire en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier

Ce nouveau code de l'OMI est un recueil de règles obligatoires pour les navires qui empruntent les routes polaires. Celles-ci sont le passage du Nord-Est, reliant l'Europe à l'Asie, et celui du Nord-Ouest, reliant l'Atlantique au Pacifique. Le code polaire couvre tous les domaines de l'exploitation d'un navire mais aussi les procédures de navigation et de qualification des équipages. Il complète et précise les dispositions applicables au titre des conventions internationales existantes.

## À LIRE



### Routes maritimes

5 000 ans d'aventures sur les mers

De Alain Dayan

Pendant plus de 20 ans, Alain Dayan, réalisateur et producteur, a navigué sur toutes les mers du monde sur les traces des grands navigateurs.

À travers son journal de bord, il présente ses impressions lors de son arrivée dans différentes cités portuaires. Par des photographies anciennes et récentes, des cartes marines, des dessins, des documents anciens, il raconte les histoires des routes maritimes tracées par des navigateurs. Il raconte l'histoire des peuples vivant sur les rivages des mers. Un beau livre pour découvrir l'aventure maritime dans laquelle les hommes se sont lancés il y a plus de 5 000 ans.



### Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer

Dans le sillage de la CMA CGM

De Jean-Marie Miossec

Le transport maritime conteneurisé est un vecteur de la mondialisation et du renouvellement de la géographie du monde. Les rangées portuaires asiatiques, les terminaux de transbordement situés le long des principales voies maritimes, la création de nouveaux sites et l'effacement d'autres réorganisent l'espace maritime mondial. Les flottes de porte-conteneurs se sont affirmées au gré des alliances, des absorptions et disparitions. Ces mutations dictent de nouvelles formes de gouvernance portuaire, de nouvelles relations ports/villes selon l'auteur, professeur émérite de géographie-aménagement.

# Le journal de la Marine Marchande

Le mensuel des activités maritimes et portuaires

#### EDITEUR : SOCIÉTÉ DE PRESSE INTERNATIONALE

Siège social : 137, quai de Valmy  
75010 Paris  
RCS Paris 823 175 435

Gérant, directeur de la publication :  
Jacques Berlioz

Prix unitaire (un numéro mensuel + les lettres hebdomadaires s'y rapportant) :

France : 68,58 € HT/70,02 € TTC

■ Abonnements France 1 an

(12 magazines mensuels +

39 lettres hebdomadaires) :

823 € HT – 840,28 € TTC (TVA 2,10 %)

Abonnement étranger :

■ Europe et DOM TOM : ajouter 10% sur le prix HT

■ Reste du monde : ajouter 20% sur le prix HT

#### RÉDACTION

E-mail :  
marine-marchande@info6tm.com

#### RÉDACTEUR EN CHEF

Hervé Deiss  
E-mail : h.deiss@info6tm.com  
(01 81 69 85 78)

#### SECRÉTAIRE DE RÉDACTION/ MAQUETTE

Emmanuel Lods  
E-mail : e.lods@info6tm.com  
(01 81 69 85 77)

#### CHEFS DE RUBRIQUE

Clotilde Martin  
E-mail : c.martin@info6tm.com  
(01 81 69 85 79)  
Michel Neumeister  
E-mail : m.neumeister@info6tm.com  
(01 81 69 85 80)

#### ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Afrique australe : S. Saunders ;  
Brésil : V. Brissart ; Pays-Bas :  
D. Burg ; Haut-de-France : P.  
Allienne ; Normandie : J. Laurent  
au Havre, C. Garnier à Rouen et  
Dieppe, F. Begouën à Cherbourg ;  
Bretagne : G.L.B. à Brest ; Façade  
atlantique : N. de la Casinière à  
Nantes/St-Nazaire, M. Guillemaud-  
Silenko à La Rochelle/Tonnay-  
Charente, M. Peyri à Bordeaux ;  
Méditerranée : P. Havez à Port-la-  
Nouvelle, Sète, Port-Vendres, N.  
Bureau du Colombier à Marseille.

#### PUBLICITÉ

■ Chef de publicité :  
Didier Hulin  
E-mail : d.hulin@info6tm.com  
(01 81 69 85 76)

#### ANNONCES EMPLOI

■ Commercial : Christophe  
Delacourt  
E-mail : contact@marine-marchande.  
jobtransport.com  
(01 77 45 93 86)

#### ANNONCES TRANSACTIONS : INFO6TM

■ Directeur commercial : Olivier  
Desroches (01 81 69 80 12)  
■ Chef de publicité : Cyprien  
Sangare (01 81 69 80 38)  
■ Assistante commerciale et  
technique : Salma Jeevajee  
(01 81 69 80 22)  
Pour nous contacter : annonces-  
transport-logistique@info6tm.com

#### PRODUCTION

■ Chef de fabrication :  
Corinne Léonet  
■ Production : Diane Chérubin

#### MARKETING, VENTES ET DIFFUSION : INFO6TM

■ Responsable : Céline Dufour  
(01 81 69 80 16)  
■ Chef de marché : Marie-Christine  
Raynaud de Lage (01 81 69 80 36)  
■ Responsable développement :  
Abdol Amiri (01 81 69 80 01)  
■ Responsable grands comptes :  
Noémie Dagusé (01 81 69 80 08)

#### SERVICE CLIENTS

E-mail : abonnements@info6tm.com  
Par téléphone : 01 40 05 23 15  
Du lundi au vendredi : ouverture :  
9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00  
Par courrier :  
INFO6TM  
Services abonnements  
23, rue Dupont des Loges  
57000 Metz

Tous droits de reproduction, même partielle, par quelque procédé que se soit, réservés pour tous pays.  
Copyright by Journal de la marine marchande – Paris 2009.

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 2017 –  
Numéro ISSN : 1663 -7921  
Imprimeur : Socosprint  
36, route d'Archettes, 88000 Epinal



Commission paritaire des publications et agences de presse n° 0521 T80541  
Cette publication peut être utilisée dans le cadre de la formation permanente.



# LE CARREFOUR DU **JMM**

**VENDREDI 12 MAI 2017**

Salons de l'Hôtel des Arts et Métiers - Paris 16<sup>e</sup>

## **TABLES RONDES**

- ▶ La sûreté de la Supply Chain et ses particularités en Afrique
- ▶ Les évolutions des trafics en Afrique pour les produits forestiers et les marchandises sous température dirigée

Animées par **Hervé DEISS**, Rédacteur en Chef du Journal de la Marine Marchande







*En mer et sur nos plages,  
ces hommes de cœur  
protègent nos vies.*

**SOUTENEZ, VOUS AUSSI,  
LES SAUVETEURS EN MER !  
Faites vos dons sur [www.snsn.org](http://www.snsn.org)**

