

**TransProjets**



International Transport Company  
Freight Forwarder  
- Project & Oil Field cargo  
- Deepwater and off shore project  
- Supply chain specialist  
- 4 PL dedicated  
Agencies in Nigeria (Lagos and Port Harcourt)

48 rue de l'Aubépine  
92160 ANTONY  
Tél : + 33 1 55 59 07 70  
Fax : + 33 1 49 84 06 54  
mailto: info@transprojets.com  
http://www.transprojets.com

**l'antenne**

les transports au quotidien

70<sup>e</sup> année - N°19.386

Mercredi 11 février 2015

ISSN 0195-8587 - CPPAP 031379480

**Art Emballages**  
SOLUTIONS EMBALLAGE ET SERVICES  
POUR L'EXPORTATION



04 91 11 62 00

gerald-sebright@art-emballages.com

## Infrastructures/ Institutions

### Lyon-Saint-Exupéry: De prochaines ouvertures de lignes estivales

Aéroports de Lyon propose 115 destinations directes. Dès le mois d'avril, diverses ouvertures de lignes étofferont les possibilités d'affaires et de loisirs au départ de cette quatrième plateforme multimodale de France.

### Escaut : Une plateforme tournée vers le Grand Hainaut

Un peu plus d'un mois après le démarrage de l'exploitation commerciale de son nouveau terminal à conteneurs le 1<sup>er</sup> janvier 2015, Docks Seine Nord Europe/Escaut a inauguré le 6 février Escaut Valenciennes Terminal.



page 2

### Abandon du projet Fos Faster

Projet de 800 millions d'euros envisagé initialement à l'horizon 2019, le terminal méthanier Fos Faster ne verra pas le jour à Fos. Publiée sur le site de la Commission nationale du débat public, cette décision a été confirmée par le porteur du projet, Fos Faster LNG Terminal filiale à 90 % du groupe néerlandais Vopak et à 10 % de Shell, et par le Grand Port maritime de Marseille. Selon Fos Faster LNG Terminal, cet abandon est motivé par les incertitudes persistantes sur le marché du gaz naturel liquéfié rendant l'investissement trop risqué.

## “MSC LONDON”

### Marseille-Fos dans la cour des géants



Le “MSC London” est devenu le plus gros porte-conteneurs jamais opéré dans le port de Marseille-Fos. L'accueil de ce navire de 16.000 EVP et de 400 mètres de long fait franchir une nouvelle étape au GPMM.

Le port de Marseille-Fos vient d'accueillir le plus gros porte-conteneurs de son histoire. Le “MSC London”, navire d'une capacité de 16.650 EVP a accosté dimanche 8 février au soir dans le cadre du service Dragon de l'armateur (Extrême-Orient-Méditerranée). Ce mastodonte sorti à l'été 2014 des chantiers coréens de STX mesure 399 mètres de long et 54 mètres de large (21 rangées de conteneurs) pour un tirant d'eau maximal de 16 mètres. “Le navire est entré avec un tirant d'eau de 11,30 mètres car il était au milieu de sa rotation. Il était archi-plein en sortie de Singapour et s'est présenté à Gioia Tauro avec un tirant d'eau de 15,60 mètres”, a précisé Jacques Barra, directeur de l'agence marseillaise de MSC.

Le “MSC London” est venu s'amarrer au terminal de Seayard, où les équipes de la filiale de MSC ont assuré le lendemain quelque 1.500 mouvements de conteneurs, à l'aide de deux puis de trois portiques. Lors de la remise de plaque au commandant du navire, la directrice du port, Christine Cabau-Woehrel, a mis en avant la “productivité record” avec laquelle était traitée cette escale, soit environ 30 mouvements à l'heure par portique. Pour elle, toutes les conditions sont réunies pour que cette escale ne reste pas un cas isolé.

#### ESCALE PONCTUELLE

Marseille et ses bassins Est avaient été le théâtre de l'inauguration d'un gabarit comparable, le “CMA CGM Jules Verne” en juin 2013, mais c'est bien la première fois que le port reçoit un tel navire en escale

opérationnelle. Pour autant, cette touchée remarquable restera exceptionnelle, le “MSC London” et ses sisterships n'ayant pas vocation à fréquenter régulièrement les bassins de Marseille-Fos. L'escale correspond à un ajustement de capacité saisonnier effectué sur le service Dragon, qui aligne habituellement onze porte-conteneurs d'environ 14.000 EVP. La fusion imminente de cette rotation avec celle de Maersk dans le cadre de l'alliance avec MSC n'y changera rien.

*“Les conditions réunies pour que cette escale ne reste pas isolée”*

#### TEST NAUTIQUE

L'armateur italien continuera d'opérer l'ensemble des navires de cette ligne et le “MSC Bettina”, qui touchera Fos-sur-Mer le

21 février pour la première fois sous la bannière 2M, mesure bien 366 mètres de long.

Cette escale symbolique du “MSC London” a aussi valeur de test grandeur nature puisqu'elle préfigure le passage à l'échelon supérieur pour le Grand Port maritime de Marseille. La généralisation des porte-conteneurs de 400 mètres sur les routes Asie-Europe devraient en faire rapidement la norme, y compris en Méditerranée, pour les ports qui sauront les accueillir.

La station de pilotage de Marseille-Fos a pu expérimenter l'accompagnement d'un navire géant et mettre en œuvre pour la première fois sur un porte-conteneurs son nouveau système Portable Pilot Unit (lire l'encadré), qui permet d'anticiper les réactions du navire préalablement à chaque manœuvre et nécessite la présence à bord de deux pilotes. “Un navire de ce gabarit présente des particularités en termes de prise au vent et de dérive. Il requiert davantage de précision, notamment en zone d'évitage. D'où l'utilité d'un tel système”, explique Pierre Le Rhun, le pilote qui a conseillé le commandant du “MSC London” à l'entrée au port.

Pour se développer, le GPMM compte aussi sur ses caractéristiques nautiques favorables, parmi lesquelles un accès aux terminaux dragué à 16 mètres et un cercle d'évitage de 650 mètres, qui permettra de “retourner des porte-conteneurs de 450 mètres sans problème”, estime Pierre Le Rhun. Un tel navire n'existe encore que dans l'esprit des ingénieurs.

Franck ANDRÉ

### Un outil pour le pilotage des méga-porte-conteneurs

Avec la venue du “MSC London” le 8 février 2015, les pilotes de Marseille-Fos ont utilisé pour la première fois sur un porte-conteneurs leur nouveau Portable Pilot Unit (PPU). Cet outil informatique a été développé par la SSII brestoise Geomod pour la station marseillaise à partir d'un concept imaginé aux Pays-Bas. C'est un outil cartographique autonome qui permet d'anticiper les mouvements du navire en modélisant ses réactions à toute action, en fonction des conditions environnementales (vents, courants, etc.). Le PPU intègre des cartes aux données bathymétriques plus détaillées que les cartes de bord et qui sont élaborées en collaboration avec les services portuaires. Techniquement, “cet outil est par exemple particulièrement utile pour anticiper la dérive arrière, d'autant plus que la passerelle se trouve dans le tiers avant du navire”, détaille le pilote marseillais Pierre Le Rhun.

Le PPU, qui requiert la présence à bord de deux pilotes, est utilisé depuis environ un an à Fos sur les méthaniers de plus de 290 mètres de long. Pour les porte-conteneurs, la limite est fixée à 370 mètres.

## Entreprises

### MoryGlobal : Le groupe en redressement judiciaire

Un répit pour les 2.200 salariés de MoryGlobal : le tribunal de commerce de Bobigny a placé hier en redressement judiciaire le transporteur de colis, né il y a un an sur les cendres de Mory Ducros.

### Aena : L'Espagne va gagner 4 md EUR de la privatisation

L'État espagnol empochera plus de 4 milliards d'euros grâce à l'entrée en bourse aujourd'hui du gestionnaire d'aéroports Aena à 58 euros par action, lors de la plus grosse opération en Europe depuis le début de l'année.

page 3

## Infrastructures/ Institutions

### AgriMer : La France veut retrouver le goût du blé dur

Après une année catastrophique en 2014 qui a provoqué la panique chez les fabricants de pâtes, la France veut doubler sa production de blé dur d'ici dix ans. Un moyen aussi de préserver sa place sur le marché mondial.

page 2

### Un cadre législatif pour les gardes privés

Paru au “Journal officiel” du 20 janvier, un arrêté précise l'aptitude professionnelle, les compétences et connaissances exigées aux dirigeants et salariés des entreprises privées de protection à bord des navires. Il définit aussi les modalités d'agrément des organismes délivrant les formations professionnelles ad hoc. Avec l'entrée en vigueur de ce texte, le dispositif législatif et réglementaire autorisant des gardes armés privés à bord des navires est désormais complet.