

REPORTAGE

Le « MSC London », premier géant pour Fos

Marseille-Fos a reçu les 8 et 9 février le « MSC London », premier porte-conteneurs de près de 400 mètres de long et 16 650 EVP à entrer dans le port phocéen en opérations commerciales.



Le « MSC London », 54 mètres de large, vu de la proue. Un beau bébé.

Le temps était neigeux à La Spezia, le **MSC London** est en retard de quelques heures sur sa rotation initiale. Le très fort mistral, 55 nœuds, qui souffle ce 8 février sur le golfe de Fos n'arrange rien. Les pilotes marseillais, en contact depuis 48 heures avec l'armateur et le commandant napolitain, Ciro Parlato, cheveux longs, sourire et petite boucle d'oreille, ont prévenu.

Le navire, 26 hommes à bord – officiers italiens et monténégrins, marins indonésiens – ne pourra pas rentrer dans l'après-midi de ce dimanche. Il a donc fait la route depuis l'Italie à 12 nœuds, avant de ralentir à 5 nœuds au large de Cassis. Arrivé vers 17 h sur rade de Fos, il reste en attente, remettant un peu de machine pour éviter de dériver. Pas rentable de faire descendre les deux ancres de 21 tonnes chacune pour moins d'une douzaine d'heures d'attente.

22 h, le vent est tombé à 20 nœuds. Entraînés les jours précédents sur le simulateur de la station, trois pilotes sont à

bord, le chef de la station Pierre Le Rhun, le pilote le plus expérimenté du port, Christian Cottet, 32 ans de station, et un jeune, Benoît Dianoux, quatre ans de pilotage, PPU en main. « Pour « portable pilote unit », une sorte de super Ecdis, raconte-t-il. Cet ordinateur portable doté de gyroscopes et antennes GPS nous positionne sur la bathymétrie du port remise à jour quotidiennement. »

MOUE SATISFAITE

La station de Marseille-Fos a deux PPU et, depuis le 1^{er} janvier, les utilise systématiquement sur les méthaniers de plus de 290 mètres et les porte-conteneurs de plus de 335 mètres. Le **MSC London** (16 650 EVP) en fait 399, pour 54 mètres de large. C'est le plus grand porte-conteneurs jamais reçu à Fos, habitué jusqu'alors à des navires de moins de 370 mètres (14 000 EVP).

MSC, le n°2 mondial du conteneur, a positionné temporaire-

ment sur son service Dragon (Méditerranée - Asie, onze porte-conteneurs de 14 000 EVP) le **MSC London**, livré en 2014 par le chantier coréen STX et affrété à long terme à Zodiac Maritime. Pour Fos, cette escale, encore exceptionnelle, fait figure de test.

Dans la nuit glaciale du 8 février, le géant qui dépasse de près de 100 mètres la Tour Eiffel tourne sans difficulté, un tiers au vent, deux tiers sous le vent, dans le cercle d'évitage aménagé il y a une dizaine d'années dans la darse 2. Peu avant minuit, l'équipe de dockers commandée par le terminal Seayard est au travail.

1 500 mouvements de conteneurs, 60 % import et 40 % export, sont à réaliser sur ce navire qui a fait le vide de boîtes lors de ses escales italiennes, principalement dans le port de transbordement de Gioia Tauro. Arrivé en Calabre avec 15,60 mètres (quasiment son maximum) de tirant d'eau, il se présente à Fos la pontée presque vide avec un peu plus de 11 mètres de coque sous l'eau « seulement ».

Trois équipes, une quinzaine

de dockers chacune, sont à l'œuvre. Stefan Stamatou, le leader CGT des bassins ouest, affiche une moue satisfaite. « Malgré la crise très dure en Europe, il se passe quelque chose à Fos, qui commence vraiment à être repéré comme un port qui travaille bien. »

DIRECTION BARCELONE

Handicap à résoudre : Seayard, comme son voisin Eurofos, n'a que deux portiques XXL adaptés à ces très grands navires (23 rangées de conteneurs en largeur). Et les deux opérateurs ne peuvent se les prêter car, erreur historique dans la conception de Fos2XL, une rotule sépare les deux terminaux. Elle doit sauter d'ici 2017 dans le cadre du projet stratégique du grand port maritime.

Moins de 24 heures après l'accostage, les opérations s'achèvent dans la nuit du 9 au 10 février. « Les conteneurs vont partir par route mais aussi par barge jusqu'à Mâcon, par

rail chez des clients que nous avons jusqu'en Allemagne », explique Jacques Barra, le patron de MSC Marseille dont l'agence – une centaine de personnes, plus de 200 000 EVP en 2014, avec sept services directs – pèse pour 1,8 % des volumes totaux de MSC.

Le navire repart dans la nuit du 9 au 10 février vers 3 h du matin. Comme une fleur, malgré encore 15 nœuds de vent. Avec seulement un pilote à bord, Pierre Le Rhun, et sans PPU car il est dans le bon sens. Direction Barcelone.

Fos espère en revoir bientôt et beaucoup de cette taille dans le cadre de la nouvelle alliance 2M qui associe les deux leaders mondiaux MSC et Maersk. Première escale le 21 février avec le **MSC Bettina**, du service Dragon. « Les navires de Dragon arriveront à Fos chaque samedi et travailleront le dimanche », détaille Jacques Barra qui vise très vite plus de 2 000 mouvements par escale.

Textes et photos
Thibaud TEILLARD



Le commandant **Ciro Pariato** a été accueilli à Fos par la patronne du grand port maritime de Marseille, **Christine Cabau Woehrel**.



Vue de la machine, un seul moteur **MAN B&W** qui développe **63 910 kW**.



Les portiques du terminal **Seayard** ont réalisé **1 400 mouvements** en moins de **24 heures** d'escale.



Les deux ancres du navire pèsent chacune **21 tonnes**. Et chaque maillon des chaînes pèse **100 kg**. Afin d'éviter cette manœuvre laborieuse, le navire ne mouille jamais pour moins d'une douzaine d'heures d'attente sur rade.



Les lamaneurs (ici **Franck Rossi**, à la tête de la coopérative de Marseille-Fos) ont installé pas moins de **12 amarres** pour que le « **MSC London** » soit bien tenu à quai.



Le « **MSC London** » à quai, avec bord à bord le « **Cap Méjean** », souteur de **Maritima** qui lui a apporté un complément de **fuel et diesel**. Le pétrolier, long de **90 mètres**, apparaît minuscule.



Depuis la passerelle du « **MSC London** », on distingue bien la rotule qui sépare les deux terminaux de Fos et empêche les opérateurs **Eurofos** et **Seayard** de s'échanger les portiques. Une erreur historique dans la conception de **Fos 2XL** qui doit être comblée d'ici **2017**.