



Sur son terminal qui s'étend sur 50 hectares, Seayard utilise jusqu'à cinq portiques sur un même navire lors des chargements et déchargements.

## Logistique

# TRAFIC EN HAUSSE À MARSEILLE-FOS

En 2014, le trafic de conteneurs a augmenté de 10 % dans le premier port français. Réorganisation du terminal et amélioration des liaisons ferroviaires et fluviales avec l'hinterland expliquent ce rebond.

PAR PATRICE DESMEDT

**C**'est en arrivant à Fos depuis Marseille que l'on prend conscience de l'immensité du complexe portuaire. Après avoir longé l'étang de Berre, on aperçoit le terminal méthanier, avant de faire le tour par les terres pour accéder au terminal à conteneurs. Un trajet d'une bonne vingtaine de kilomètres, car l'ensemble du port s'étend sur 10 400 hectares, une surface quasi équivalente à celle de Paris. Si le Grand port maritime de Marseille, nom officiel du port de Marseille-Fos, reste majoritairement consacré aux vracs, et plus particulièrement aux liquides, le trafic de conteneurs a progressé de 7% en 2014, à 1,17 million d'EVP (équivalent vingt pieds). Une hausse qui atteint même 10 % sur le site de Fos. Après des années socialement agitées et marquées par une baisse de l'activité, les responsables du port entendent poursuivre cette croissance sur le long terme. Objectif: 1,5 million d'EVP en 2018. Dans ce domaine, le deuxième port français surpasse les ports d'Europe du Nord (+2,5 %) et du Sud (+4,5 %). Mais il part de loin...

La réorganisation opérée suite à la réforme de 2008 n'est pas étrangère à son renouveau. Elle a permis de retrouver une sérénité sociale perdue. «Les clients ont besoin de régularité,

### Les tongs brésiliennes transitent par Fos

Tempo One, importateur des tongs Havaianas, a choisi d'installer le centre logistique pour cette marque à Fos. Les produits arrivent du Brésil dans des conteneurs et sont déchargés directement depuis le quai de l'entrepôt situé sur la zone Distriport, à quelques centaines de mètres de la darse 2. « Nous avons choisi l'endroit le plus opportun en fonction des marchés, explique Vincent Rimet, le directeur général de Tempo One. Nous vendons surtout les tongs Havaianas dans le sud de l'Europe, dont 40 % en Italie. » La vitesse de livraison est un élément essentiel.

« Les tongs sont des produits à forte saisonnalité, avec différentes collections. En cas de besoin, un conteneur peut être dédouané le matin, les produits sont réceptionnés dans l'entrepôt et mis à disposition pour repartir dans l'après-midi. » Pour tenir ces délais, l'entrepôt est fortement automatisé : les cartons sont triés en fonction de leur destination, du stock ou de la commande à envoyer. Entre la réception de la commande et la livraison dans une boutique Havaianas, quatre jours se sont écoulés pour un produit en stock. ■

résume Claus Ellemann-Jensen, le PDG de Seayard. Nous avons gagné des clients qui passaient auparavant par Anvers ou Le Havre. » Alors que depuis plusieurs décennies, le trafic mondial de conteneurs progresse de l'ordre de 5 à 10 % par an, les grands ports d'Europe du Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg) ont tiré parti de leur situation géographique et ont su ravitailler leur hinterland par la mise en place de chaînes logistiques.

#### Des contrôles rapides et automatisés

Pour Marseille - Fos, la taille de l'hinterland naturel - les agglomérations marseillaise et lyonnaise - reste limitée. Pour se développer, il faut non seulement offrir de bonnes prestations à quai, mais aussi faciliter le transport des marchandises à terre. Les transporteurs jouent également leur rôle. CMA CGM, qui possède sa propre filiale logistique, propose un service complet, avec préparation des commandes, approvisionnement, démarches douanières, stockage, acheminement...

L'ancien terminal à conteneurs, doté d'un quai de 1 000 mètres, a été remplacé en 2012 par deux terminaux de 800 mètres, l'un opéré par Seayard, l'autre par Eurofos. À l'entrée de ces terminaux, qui s'étendent chacun sur une zone de 50 hectares, on remarque le ballet des poids lourds. On est surpris par la vitesse des contrôles, facilités par l'automatisation. Un premier portique, équipé de plusieurs caméras et d'un système de reconnaissance des caractères, identifie le camion et envoie les informations nécessaires à la mission de déchargement du conteneur. Quelques mètres plus loin, le second portique permet d'effectuer les derniers

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX

**BORDEAUX**  
PORT ATLANTIQUE  
votre ambition maritime

Votre ambition maritime

WWW.BORDEAUX-PORT.FR

LE VERDON PAULLAC BLAYE AMBER CHARENTAIS BASSENE BORDEAUX

### Journal de l'environnement

Le 1<sup>er</sup> quotidien web d'information et de veille environnementale

**Le Journal en ligne**  
50 nouveaux articles / semaine  
+ Les archives depuis 2004

**Le Fil Juridique quotidien**  
L'ensemble des modifications réglementaires HSE françaises

**La newsletter quotidienne**  
L'actualité réglementaire

Le Journal de l'environnement vous apporte :

- ✓ La **qualité** de ses sources, grâce à une équipe de spécialistes dédiés
- ✓ Une **réactivité** dans le traitement de l'information avec son Fil Juridique quotidien
- ✓ L'**accessibilité** des analyses destinées à des non juristes

**ABONNEZ-VOUS !**  
1 an - 320 €HT

Découvrez toutes nos offres sur  
**www.journaldeleenvironnement.net**

→ contrôles qui autorisent, ou pas, la levée des scellés par un agent. Le tout en quelques secondes !

« Nous obtenons un taux de bon fonctionnement de 89 %, explique Frédéric Pellegrin, le responsable du parc chez l'opérateur portuaire Seayard. Nous sommes également en train de développer une solution à base de RFID qui automatisera la levée des scellés. » Grâce au logiciel communautaire AP+ développé par le marseillais MGI, les différents intervenants - douanes comprises - partagent l'ensemble des informations, connues avant même l'arrivée du conteneur sur le quai. Il pourra ainsi être déposé au bon endroit pour être chargé à sa place sur le porte-conteneurs, ce qui réduit les manipulations au strict minimum. Trente « cavaliers » à propulsion diesel électrique assurent les manipulations au sol. Ils sont tous équipés d'un GPS différentiel pour une précision de vingt centimètres. Puis les portiques prennent le relais pour le chargement ou le déchargement sur le navire.

### Des accords spécifiques avec la douane

Le terminal Seayard assure en moyenne 29 mouvements à l'heure. « Nous utilisons jusqu'à cinq portiques sur un même navire, alors que le terminal peut en supporter huit, précise Frédéric Pellegrin. Nous investirons dans de nouveaux portiques, si l'augmentation du trafic le nécessite. » L'équipement prévu de la zone de 300 mètres qui sépare les terminaux va permettre d'allonger le quai et, surtout, de rendre possible les échanges de portiques entre les deux opérateurs, en fonction de leurs charges respectives. L'absorption de l'augmentation du trafic de conteneurs passe également par les infrastructures logistiques. À Fos, la zone Distriport est située à proximité du terminal, afin d'optimiser le brouettage (déplacement d'un conteneur). Des accords spécifiques ont été conclus avec la douane pour accélérer les procédures. Si les conteneurs empruntent essentiellement la route (82,6 %), le ferroviaire (9 %) et le fluvial (8,4 %) se montrent de plus en plus dynamiques. Depuis juin 2013, trois services hebdomadaires sont effectués par l'opérateur ferroviaire de proximité (OFF) Ferovergne entre Fos et Clermont-Ferrand, pour des clients comme Michelin et Volvic. L'opérateur auvergnat avait démarré avec une seule ligne vers Le Havre, en juillet 2012.

« Plus le client est loin, plus il est important de proposer un transport fluvial ou ferroviaire, insiste Claus Ellemann-Jensen. La marge de progression reste importante. Un quart des volumes vers Lyon passe déjà par le fluvial. » À Fos, les barges accostent sur le même quai que les porte-conteneurs et une voie de chemin de fer entre jusqu'au terminal, avec



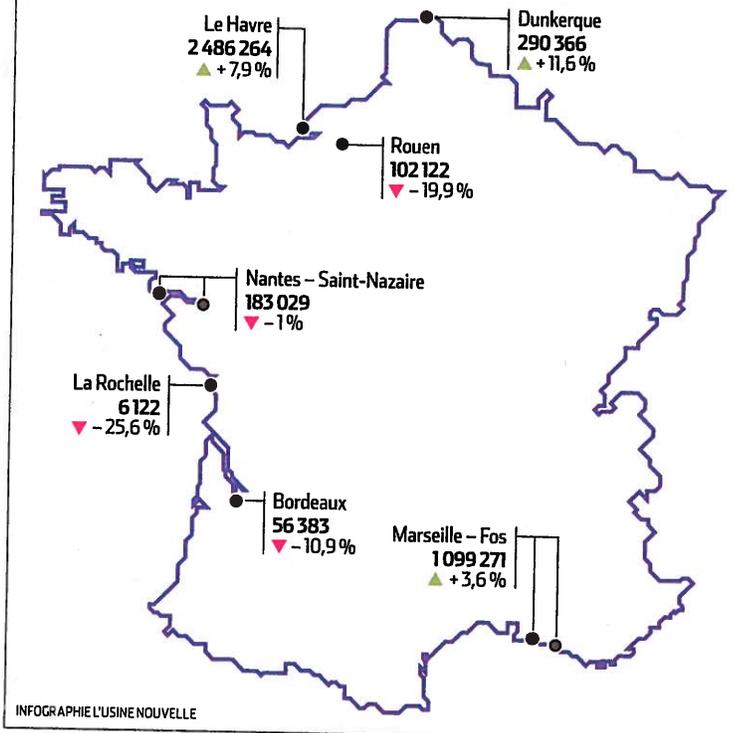
**« Les clients ont besoin de régularité. Nous avons gagné des clients qui passaient auparavant par Anvers ou par Le Havre. »**

Claus Ellemann-Jensen, le PDG de Seayard

## MARSEILLE - FOS, DEUXIÈME PORT DE FRANCE

Trafic de conteneurs (EVP) en 2013 dans les ports français (en nombre)

▲▼ Évolution du trafic entre 2012 et 2013



SOURCE: MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE

quatre voies pour les chargements. Elles sont actuellement sous-utilisées, mais pourraient absorber une circulation plus importante avec des investissements dans des systèmes de manutention.

Le trafic ferroviaire de conteneurs a augmenté de 14 % en 2014 pour atteindre 99 000 EVP, aidé par la hausse des trajets vers Clermont-Ferrand, Chalon-sur-Saône, Bordeaux et Nancy, et avec l'ouverture de lignes vers Gevrey, Saint-Étienne et Cognac. Cette année, le renforcement de l'axe Marseille - Paris - Anvers et la création d'une desserte pour la Suisse sont au programme. Bien que méridional, le port de Marseille regarde crânement vers le nord pour continuer à augmenter son trafic de conteneurs. Le fluvial augmente encore plus vite (+22 % en 2014). Le port a, d'autre part, participé à la création de l'agence de développement Medlink Ports, chargée de promouvoir le transport fluvial de marchandises et de développer l'offre multimodale des plates-formes portuaires dans le bassin Rhône-Saône. Le port de Marseille-Fos veut poursuivre ses efforts. Dans son projet stratégique 2014-2018, il prévoit un renforcement de la coopération au sein des plates-formes multimodales de l'hinterland, la mise en place en 2017 d'un terminal de transport combiné à Mourepiane et d'une autoroute ferroviaire, en 2018. ■