

Seayard

Claus Ellemann Jensen :
 "Le grand sujet d'avenir, c'est l'hinterland"

Claus Ellemann Jensen, PDG du manutentionnaire Seayard, évoque les investissements de sa société sur le terminal Fos 2XL, son optimisme sur l'évolution du GPM de Marseille et son besoin d'accompagnement par l'autorité portuaire.



Claus Ellemann Jensen,
 PDG de Seayard

COMMENT ÉVOLUE LE TRAFIC EN 2015 ?

La progression est moins impressionnante que l'année dernière. C'est une année de stabilité, de consolidation. Notre croissance de 3 à 4 % en volume correspond à la moyenne. Quand on voit la situation sur les trades Asie-Europe et Asie-Méditerranée, on ne se plaint pas. Notre trafic réfrigéré avec Israël se consolide. Cela montre que, lorsqu'on développe un projet spécifique pour un client donné, on obtient des résultats.

QUELS SONT VOS DERNIERS ET PROCHAINS DÉVELOPPEMENTS ?

En 2014, nous avons investi dans le conteneur réfrigéré, avec 160 prises reefer. En 2015, nous avons lancé en mai un nouveau système de prise de rendez-vous pour les camions. Nous avons développé un logiciel qui permet aux transporteurs de prendre un rendez-vous dans une fenêtre d'une heure et d'être traité en priorité une fois dans le terminal. Le temps moyen de l'entrée

à la sortie du terminal est de 9 minutes avec rendez-vous et de 28 minutes en moyenne. En 2016, nous allons probablement augmenter la capacité des portiques. Nous avons approuvé en conseil d'administration l'acquisition d'une unité plus une en option.

QU'EST-CE QUI JUSTIFIE CET INVESTISSEMENT ?

Ce n'est pas une question de trafic mais de productivité. Les navires sont de plus en plus gros, nous avons besoin de portiques adaptés pour maintenir le niveau de service pour nos clients. Le premier pourrait arriver début 2017, il remplacera un petit qu'on n'utilise quasiment plus. Cet investissement est nécessaire pour nous et pour le port, afin de continuer à se développer. Aujourd'hui, nos plus gros navires sont des 14.000 EVP, dans six mois ce sera peut-être 16.000 ou 18.000. Ce n'est plus tellement la productivité par équipe qui nous intéresse mais plutôt la productivité par navire, c'est là que le bât blesse. C'est la même chose

avec les aménagements portuaires. Le tirant d'eau de 15,50 mètres à l'entrée du port est très suffisant pour le moment car nous sommes desservis généralement en milieu de rotation, où les navires arrivent plus légers. Mais il faut agir par anticipation et non en réaction.

LE COMPLEMENT DE LA ROTULE FAIT PARTIE DE CES ANTICIPATIONS ?

Cette question semble être une priorité pour le port. Nous l'accompagnons dans ce projet. Pour les armateurs et la productivité générale, ce sera forcément un avantage et nous y sommes favorables. Comment cela peut se réaliser sur un plan opérationnel, la question n'est pas réglée, nous discutons avec nos voisins d'Eurofos. Les concessionnaires des terminaux auront aussi leur mot à dire. Nous attendons de connaître la feuille de route du port. Sur le papier, ça paraît simple, on se loue les portiques en cas de besoin mais il faut le faire bien, de manière à ce que le traitement soit

équitable. Nous devons continuer de fonctionner comme deux sociétés distinctes et concurrentes.

LA MODERNISATION DU PIF/PEC DEVAIT JUSTEMENT GARANTIR UN ACCÈS ÉGAL AUX CONTRÔLES...

Nous avons sur notre terminal un bureau du Point d'entrée communautaire, uniquement pour les volumes en provenance d'Israël, dont l'agrément court seulement jusqu'en juin 2016. Aujourd'hui, 90 % des produits sujets à contrôle phytosanitaire à Fos passent par Seayard. Mais nous serons probablement obligés de retourner à l'ancienne structure, sur le terminal d'Eurofos.

On nous empêche de développer cette prestation qui a pourtant été créée, à nos frais, avec nos clients armateurs et transitaires ainsi que les autorités concernées.

Nous avons fait un grand pas en avant avec cette installation et nous allons devoir faire un pas en arrière. Nos clients, dont le modèle économique est basé sur la rapidité et la ponctualité, seront pénalisés, avec les conséquences que cela peut avoir sur les trafics périssables.

LES PRÉ ET POST-ACHEMINEMENTS SONT LES PROCHAINES PISTES DE PROGRÈS ?

Nous avons quatre voies ferrées et nous travaillons sur une seule. Nous sommes

prêts à investir pour passer sur deux si l'activité le demande. Mais le port doit faire sa part du travail. Aujourd'hui, par exemple, les trains sont coupés en deux au niveau de Seayard avant d'aller chez Eurofos. Ne serait-il pas logique de prolonger les voies vers Eurofos et avoir un chantier commun ? Cela peut être fait indépendamment de la rotule.

Nous avons déjà investi 100 millions d'euros. Nous sommes prêts à nous engager si nos investissements vont dans le sens de nos clients et si l'infrastructure le justifie. Le grand sujet pour les années à venir, c'est le développement de l'hinter-

land et des infrastructures ferroviaires et routières extérieures, la connexion au réseau français.

Aujourd'hui, les clients ne parlent plus de la problématique portuaire : "y a-t-il une grève, les portiques sont-ils disponibles ou y a-t-il suffisamment

de dockers ?" Ces questions sont maintenant gérées. Leurs problématiques sont l'hinterland, le coût, le temps de transport et la fréquence des lignes maritimes. Je vois le verre à moitié plein, nous allons dans le bon sens. Les syndicats et les entreprises ont compris cela, j'espère que le port le comprendra aussi.

**Propos recueillis par
Franck ANDRÉ**

