



© PORT DE DUNKERQUE

# Redonneront-ils confiance ?

Marqués par les récents conflits sociaux, les Grands Ports Maritimes français ont conscience du travail à réaliser pour regagner la confiance des armateurs et des chargeurs. La réforme portuaire devrait les y aider. Le mot d'ordre : fiabilité !

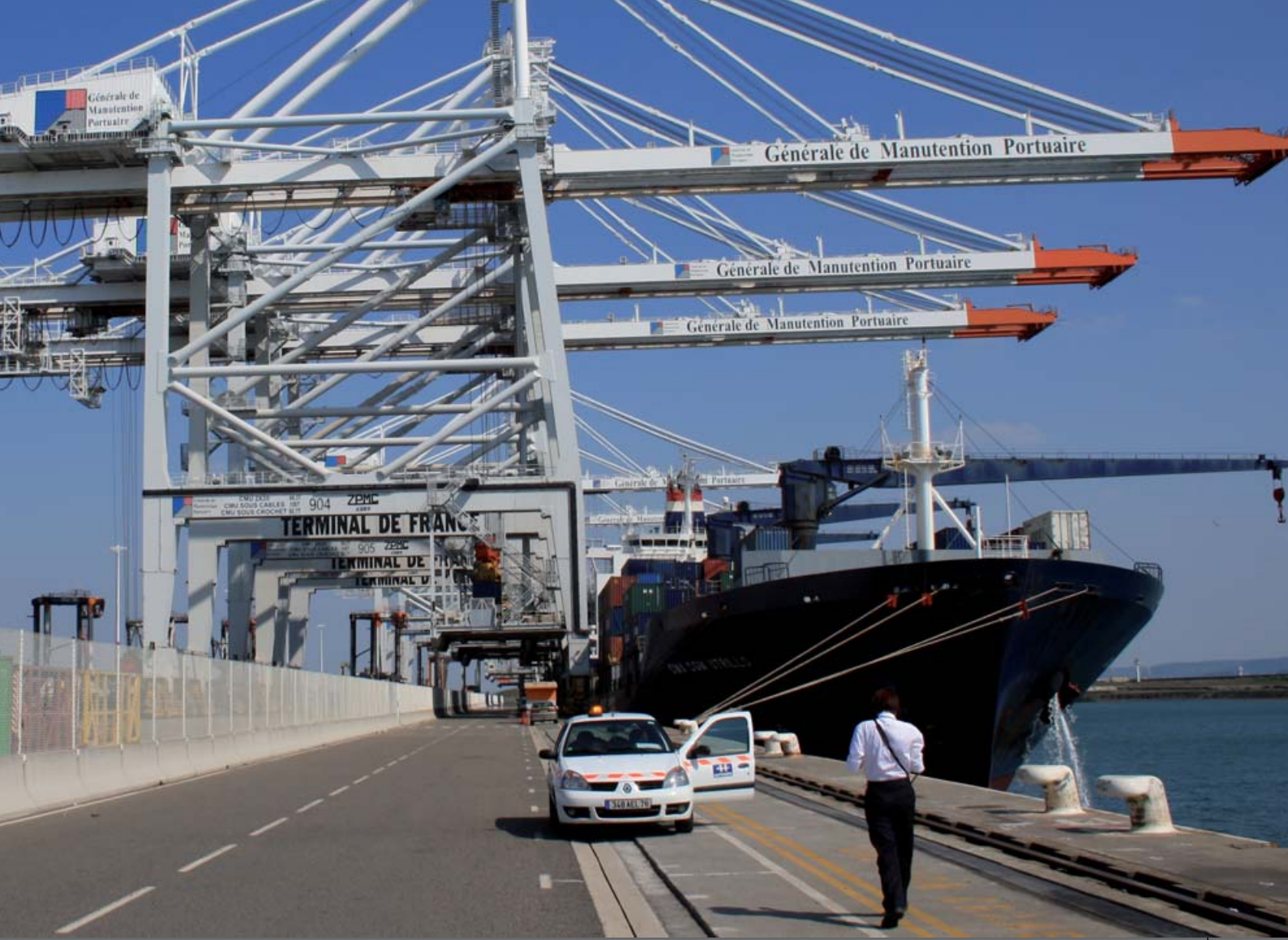
© J. JUSTIER



L'actualité de ces derniers mois n'a pas manqué d'intensité. Les Grands Ports Maritimes (GPM) ont senti tous les regards se tourner vers eux. Après de nombreux conflits sociaux, l'entrée en vigueur des principales dispositions de la réforme portuaire (voir encadré page 86) est une excellente nouvelle pour les observateurs, qui restent prudents malgré tout. « La réforme va nous mettre à égalité avec les autres ports européens », pense Gilbert Meyer, Président de Catram Consultants. Dans un communiqué datant du 21 avril 2011, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement déclare que : « Aujourd'hui, la moitié des marchandises qui arrivent en France par mer sont débarquées dans un port étranger. Grâce à la réforme, l'enjeu est de récupérer au moins 50% de ce trafic pour les ports français ».

## Un travail de reconquête

Mais tout reste à prouver car les derniers mouvements sociaux ont laissé de graves traumatismes dans l'esprit des armateurs et des chargeurs (voir encadré page 88). « La fiabilité est un critère fondamental notamment pour les conteneurs où les choix d'entrée en Europe sont multiples, explique



Gilbert Meyer, qui ajoute que : *Les grèves de ces derniers mois ont poussé les armateurs à annuler des escales dans les ports français et à décharger les conteneurs dans des ports étrangers proches (Gênes ou Barcelone pour Fos, Zeebrugge, Anvers ou Rotterdam pour Le Havre) ». Un travail de reconquête aura donc lieu. « Nous irons revoir nos clients un par un pour leur redonner confiance et pour leur démontrer que nous sommes capables d'apporter des solutions fiables », confirme Hervé Cornède, Directeur Commercial et de la Promotion du GPM du Havre. Même discours pour le GPM de Marseille.*

### Des atouts et des projets

Ils seront aidés par certains atouts, les principaux étant : de bons emplacements géographiques, des équipements modernes et performants, des réserves foncières importantes. *« Nous disposons de beaucoup d'espace, ce qui représente un avantage considérable. En effet, certains de nos confrères européens se heurtent à un manque de place et à des difficultés de congestion »,* confirme Hervé Cornède. A cela, n'oublions pas d'ajouter les coûts de distribution ! *« Il est essentiel de s'intéresser à l'ensemble de la chaîne logistique (déchargement, stockage, distribution, etc.) et pas uniquement au seul coût de passage »,* juge Jean-

Pierre Chalus, Président du Directoire du GPM de Nantes Saint-Nazaire. Mais les ports ne se reposent pas sur leurs lauriers et prévoient de vastes plans d'investissements pour atteindre leurs objectifs de croissance (voir « Les ports nous ouvrent leurs portes ! » page 90). Le développement de la multi-modalité fait partie des chantiers unanimement reconnus comme stratégiques. *« Une desserte terrestre compétitive (fluviale, ferroviaire) est un bon levier de compétitivité »,* justifie Gilbert Meyer. *« Les ports d'Amsterdam et d'Hambourg ont 10 ans d'avance sur le transport multi-modal. A ce propos, le GPM du Havre est en train d'investir massivement dans un terminal tri-modal qui devrait voir le jour en 2013 »,* complète Raphaël Renault, Consultant senior en Supply Chain chez Vinci Consulting. Les exemples ne manquent effectivement pas en la matière. *« Le développement de la barge et du fer est un axe stratégique pour le GPM de Marseille qui travaille sur l'amélioration de la connexion fluviale via le Rhône, investit pour moderniser ses installations ferroviaires et profitera à horizon 2020 du contournement ferroviaire de Lyon pour accéder plus facilement à la Suisse et au sud de l'Allemagne, énumère Raphaël Renault qui glisse au passage : Le GPM de Marseille souhaite accroître son hinterland ». ■ JULIA FUSTIER*



**Gilbert Meyer,**  
Président de  
Catram Consultants



**Raphaël Renault,**  
Consultant senior  
en Supply Chain  
chez  
Vinci Consulting

### TOP 15 des Ports européens en conteneurs

(Unité : nombre \* 1.000 EVP)

Port	Pays	2010	2009	Variation
Rotterdam	Pays-Bas	11.146	9.743	14 %
Anvers	Belgique	8.468	7.310	16 %
Hambourg	Allemagne	7.896	7.008	13 %
Brême	Allemagne	4.888	4.579	7 %
Valence	Espagne	4.207	3.654	15 %
Felixstowe	Royaume-Uni	3.400	3.100	10 %
Gioia Tauro	Italie	2.851	2.857	0 %
Algéciras	Espagne	2.810	3.043	-8 %
Zeebrugge	Belgique	2.500	2.328	7 %
Marsaxlokk	Malte	2.371	2.330	2 %
Le Havre	France	2.356	2.241	5 %
Saint Petersburg	Russie	1.930	1.340	44 %
Southampton	Royaume-Uni	1.600	1.400	14 %
Barcelone	Espagne	1.422	1.800	-21 %
Ambarli	Tunisie	1.312	1.386	-5 %

### TOP 15 des Ports européens

(Unité : poids brut \* 1 Mt)

Port	Pays	2010	2009	Variation
Rotterdam	Pays-Bas	429,9	387,0	11 %
Anvers	Belgique	178,2	157,8	13 %
Hambourg	Allemagne	121,2	110,4	10 %
Novorossiysk(*)	Russie	117,1	122,8	-5 %
Amsterdam	Pays-Bas	90,6	86,9	4 %
Marseille	France	86,0	83,2	3 %
Primorsk	Russie	77,5	79,2	-2 %
Algéciras	Espagne	70,6	69,9	1 %
Le Havre	France	70,2	73,8	-5 %
Brême	Allemagne	68,7	63,0	9 %
Valence	Espagne	64,0	57,8	11 %
Saint Petersburg	Russie	58,0	50,4	15 %
Grimsby/Immingham	Royaume-Uni	56,0	54,7	2 %
Gênes	Italie	50,7	47,5	7 %
Zeebrugge	Belgique	49,6	44,9	10 %

(\*) Incluant le Caspian Pipeline Consortium Marine Terminal

### Calendrier de mise en œuvre de la réforme portuaire

- 2008 : le plan de relance des ports français est engagé
- 4 juillet 2008 : promulgation de la loi portant sur la réforme portuaire et créant les sept grands ports maritimes (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes/Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux et La Rochelle)
- Printemps 2009 : adoption du projet stratégique pour la période 2009-2013 pour les sept grands ports maritimes. Renouvellement des objectifs des ports en matière d'aménagement, d'investissements et de développement durable
- 15 avril 2011 : signature par les partenaires sociaux de l'accord national sur les métiers portuaires et de l'accord de pénibilité retraite ouvrant droit à une cessation anticipée d'activité de deux ans
- 3 mai 2011 : entrée en vigueur de la réforme portuaire

#### La réforme portuaire est en marche

Avec la signature le 15 avril de l'accord national, la réforme portuaire est désormais lancée. Avec 2,4 Md€ engagés, l'objectif est d'accroître la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens. Pour ce faire, la réforme prévoit de :

- Recentrer les missions des ports autonomes, rebaptisés « Grands ports maritimes » (GPM),

sur les activités d'aménageurs et de gestionnaires du domaine (assurer l'accès maritime et la sécurité, aménager le domaine portuaire et gérer les dessertes fluviales et terrestres). Les GPM n'interviendront plus dans les opérations de manutention dont les personnels (grutiers, portiqueurs) seront transférés vers les entreprises privées. Un commandement unique responsable de l'ensemble des opérations de manutention sera mis en place.

- Moderniser la gouvernance des GPM en la dotant d'un conseil de surveillance et d'un directoire. L'Etat et les collectivités territoriales seront davantage présents.

- Développer les dessertes intermodales, en améliorant la coordination entre les ports (exemple du Havre, Rouen, Paris en liaison avec le futur Canal Seine Nord Europe, qui sont situés sur un même axe fluvial).

Au cours de sa visite au Port du Havre, le jeudi 21 avril dernier, Nicolas Sarkozy a battu le fer pendant qu'il était chaud en rappelant l'importance de ce texte. « Sans la réforme des ports, rien n'était possible mais la réforme des ports n'est qu'un élément à partir duquel nous allons pouvoir construire et développer beaucoup d'autres choses », a-t-il déclaré lors d'une table ronde organisée à cette occasion. ■ JF

## Que pensent les acteurs de la sphère portuaire ?

Les problèmes sociaux ayant agité les ports en 2010 et début 2011 ont marqué les esprits. En octobre 2010, l'organisation professionnelle Armateurs de France et TLF (Fédération des Entreprises de Transport et de Logistique de France) avaient conjointement signé un communiqué dans lequel ils « déplorait la très mauvaise image de marque donnée par ces mouvements » et exprimaient leurs craintes quant aux « conséquences économiques graves à court terme, en particulier dans la période difficile que nous traversons et, à moyen terme, pour l'avenir des ports français et des entreprises qui en dépendent ». A cette occasion, ils rappelaient également « l'attachement des professionnels du transport et de la logistique à la réforme portuaire engagée depuis 2008 » et l'urgence de son aboutissement. Côté utilisateur, mêmes revendications. L'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret) dénonçait le 1<sup>er</sup> octobre 2010 l'accélération de la fuite des trafics, à cause du blocage, vers les « ports fiables au nord de l'Europe ». Le son de cloche est maintenant légèrement différent. En effet, TLF a très récemment (le 19 avril) salué la signature le 15 avril de la convention collective nationale unifiée « Ports & Manutention ». « Le cercle vertueux peut, enfin, s'engager ». Mais la fédération reste prudente : « La reconquête des parts de marché des Ports français appelle désormais une mobilisation sans faille de tous les acteurs concernés [...] Il reste maintenant à convaincre les exportateurs et importateurs ainsi que certains armements qui, lassés par des dysfonctionnements incessants, ont choisi de détourner leur trafic de marchandises vers des ports voisins européens, de revenir en France ». En octobre dernier, l'AUTF avait également déclaré que « cette situation est préjudiciable sur le court terme [...] mais aussi sur le long terme car les armateurs ne reviendront pas facilement dans nos ports non seulement à cause de l'incertitude qui pèse sur leur redémarrage dans un climat apaisé mais aussi parce que la crise a redonné des marges de manœuvre durables aux ports concurrents. [...] Si la réforme portuaire aboutit un jour, ce que nous souhaitons, ce sera sur un outil portuaire affaibli qu'il faudra repartir. D'ici là, de nombreux professionnels portuaires auront disparu, comme bon nombre de clients de nos entreprises exportatrices ». Tout reste donc à prouver ! ■ JF

## Zoom sur le projet canal Seine Nord Europe

Ce projet prévoit la réalisation d'un canal à grand gabarit, long de 106 km et large de 54 m, entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai). Il intègre la réalisation de quatre plates-formes tri-modales (Cambrai-Marquion, Péronne-Haute Picardie, Nesle et Noyon), correspondant à 360 ha, qui permettront le développement d'activités logistiques et industrielles en synergie avec le canal. Son coût est estimé à 4,3 Md€ courants. Ce projet répond à un besoin de désenclavement du bassin de la Seine, et va ouvrir la France sur le réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe. A l'horizon 2020, ce canal acheminera de 13 à 15 Mt de marchandises, soit près de quatre fois plus qu'aujourd'hui.

### Au service de la compétitivité des ports et des territoires

Ce canal connectera les ports maritimes et intérieurs des bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais à ceux des 20.000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit. « Cette liaison renforcera la position des ports français du Havre, de Rouen et de Dunkerque, qui pourront structurer leur hinterland sur un réseau maillé de ports intérieurs, permettant ainsi une restructuration de la logistique européenne au profit du territoire national », explique Voies Navigables de France (VNF), le maître d'ouvrage du projet.

### Lancement officiel du « dialogue compétitif »

Le 5 avril dernier, le Président de la République Nicolas Sarkozy s'est rendu dans la Somme afin de lancer le « dialogue compétitif », étape qui donne le coup d'envoi aux discussions que VNF mènera avec chacun des deux groupements. Selon VNF, « cette décision confirme l'engagement du Président de la République et du Gouvernement en faveur du développement du transport fluvial, dans le respect des objectifs de report modal du Grenelle de l'Environnement ». Les deux dossiers retenus sont ceux conduits par Bouygues Travaux Publics et Vinci Concessions, candidats au financement, à la conception, à la construction, à l'exploitation, à l'entretien et à la régénération du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe. Les travaux de construction devraient débuter en 2012, pour une mise en service prévue fin 2016/2017. ■ JF



Carte du canal Seine Nord Europe



Visite de Nicolas Sarkozy du chantier d'abaissement de l'A29 préparant le passage du futur canal Seine Nord Europe

## La Cour des comptes épingle le GPM de Marseille

La Cour des comptes a publié en février 2011 un rapport très critique sur le Grand Port Maritime de Marseille, dénonçant notamment les conflits sociaux, responsables de la dégradation de sa « fiabilité ». Après un rappel de ses avantages compétitifs (situation géographique, coût du passage, facilité d'accès et vastes réserves foncières), la Cour des comptes, s'appuyant sur des chiffres allant jusqu'à 2009, souligne que le niveau de trafic y est inférieur à celui de ses concurrents européens. Par ailleurs, elle note que le GPMM subit un recul de ses parts de marché dans la plupart des secteurs (hydrocarbures, passagers, etc.) ou enregistre des croissances en deçà de celles de ses concurrents européens (conteneurs).

### Principaux handicaps

Après avoir dressé ce bilan médiocre, la Cour s'attelle à en expliquer les raisons en faisant la lumière sur les principaux handicaps : « *politique d'investissement longtemps léthargique* », manque d'intégration avec son arrière-pays et « *insuffisante fiabilité* ». La Cour dénonce également les pouvoirs publics qu'elle taxe d'avoir manqué de volontarisme au moment des différents conflits sociaux survenus les 15 dernières années. « *Malgré de timides et récentes évolutions en la matière, les violences liées aux crises sociales n'ont pas connu de suites judiciaires* ». Selon ce rapport, la réforme de la manutention, issue de la loi de 1992, est « *mise en œuvre à Marseille dans des conditions singulières* ». A titre d'illustration, elle cite l'exemple du recours pour le recrutement des dockers à des groupements d'employeurs (Gemfos et Gemest), « *gérés dans un tête-à-tête avec le syndicat dominant* » (en l'occurrence la CGT). En outre, le personnel de la « *manutention verticale* » (portiqueurs et grutiers) y est attaqué sur son temps de travail, en théorie res-

pectivement de 7h54 et 6h50 sur les quais de Fos et Marseille. Mais voilà, le temps de vestiaire et de mise en route et d'arrêt du portuaire étant retirés, le temps réel de conduite s'établit à 7h et 6h. Dernier aspect, il faut compter deux postes par engin... En conséquence, « *le temps de conduite effectif d'un portiqueur est de 3h30 par jour à Fos et de 3h à Marseille. La durée hebdomadaire, compte tenu des absences et de la règle dite du « fini-parti », s'établit à 14h et 12h, respectivement à Fos et Marseille* ». Sans oublier la question des irrégularités de rémunérations, également pointée du doigt. « *Les conducteurs d'engins appartiennent au personnel du port et sont payés par lui ; ils perçoivent par ailleurs des rémunérations additionnelles des entreprises de manutention [...] Les manutentionnaires parlent de « gratifications », « primes de rendement » ou « de productivité » ; dans le langage des quais, ce sont plus trivialement, des « bakchichs »*. Ces « gratifications » peuvent s'élever jusqu'à 1.300 €, de sorte qu'un portiqueur est susceptible de gagner mensuellement entre 3.500 et 4.500 € nets.

### La réforme portuaire comme palliatif

La réforme portuaire devrait mettre fin à ces pratiques pour le moins singulières. La cour termine son inventaire en évoquant les augmentations d'effectifs intervenues depuis 2004 contrairement aux objectifs fixés par le plan d'entreprise 2005-2009, « *les hausses significatives des rémunérations, supérieures à celles de la fonction publique* », « *le maquis des primes et indemnités* », l'opacité du mécanisme des heures supplémentaires ou encore « *l'absence moyenne par salarié atteignant 26,53 jours par an en 2008* ». La réforme portuaire devrait pallier une partie de ces dysfonctionnements. ■ JF

## Les ports nous ouvrent leurs portes !

Les Grands Ports Maritimes français (GPM) souhaitent redorer leur blason et mettre fin aux polémiques dont ils font l'objet. Pour cela, ils investissent massivement dans des projets susceptibles à moyen terme de renforcer leur attractivité et leur compétitivité par rapport aux voisins européens à qui les récents conflits sociaux en France ont largement profité. En voici quelques illustrations.

### 1. GPM de Bordeaux

Chiffres clefs 2010 :

- 8.723.247 tonnes (- 0,30 %)
- 54.620 EVP (- 31,73 %)

Une enveloppe de 18,7 M€ est prévue pour les investissements en 2011. L'opération principale (plus du tiers des investissements) concerne l'amélioration des accès nautiques tout le long de l'estuaire. Le démarrage d'un important chantier de dragage est prévu, après les études environnementales de rigueur, en 2012/2013. Les quais et terre-pleins constituent le second poste d'investissement. La construction du terminal de Grattequina sur les communes de Parempuyre et Blanquefort débute

en rive gauche. Ce projet est destiné à l'exportation de pièces de grandes dimensions (pales d'éolienne, etc.) et à l'importation de granulats. Enfin, les quais et terre-pleins de Bassens, ainsi que les voies ferrées portuaires, seront améliorés ou réhabilités.



Terminal de Bassens



Jean-Pierre Chalus, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire



Martin Butruille, Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du Grand Port Maritime de Rouen

### 2. GPM de Nantes / Saint-Nazaire

Chiffres clefs 2010 :

- 31.091.933 tonnes (+ 4,50 %)
- 166.266 EVP (+ 14,15 %)

Le plan d'investissement pour 2011 s'établit à 29 M€. Un des sujets d'étude majeur concerne l'extension du terminal à conteneurs à Montoir-de-Bretagne, de 350 mètres de quai dans un premier temps. « Notre objectif est d'atteindre un trafic de 500.000 EVP à horizon 2020 et d'être en mesure d'accueillir des navires jusqu'à 8.000 EVP », nous confie Jean-Pierre Chalus, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire. Cette action s'accompagne d'un travail de conception et de commercialisation de la zone logistique associée. « Nous envisageons des travaux de construction de bâtiments à partir de 2010 », estime Jean-Pierre Chalus. Par ailleurs, l'aspect intermodal est aussi une priorité affichée. Ainsi, le 9 septembre dernier, une autoroute de la mer entre Gijón (Espagne) et Montoir-de-Bretagne a été inaugurée. « Avec actuellement trois allers-retours hebdomadaires, le projet vise une augmentation de la rotation jusqu'à un aller-retour quotidien en 2013 ». En outre, le GPM de Nantes/Saint-Nazaire investit massivement dans

le ferroviaire. En novembre 2010, le port a reçu son agrément en qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire portuaire. Le trafic par voie ferrée (1,5Mt) est voué à augmenter durant les prochaines années.

### 3. GPM de Rouen

Chiffres clefs 2010 :

- 26.687.569 tonnes (+ 14,53 %)
- 129.500 EVP (+ 5,97 %)

Le premier enjeu de 2011 est d'achever la réforme portuaire début mai. Concernant les investissements, Martin Butruille, Directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire Grand Port Maritime de Rouen, en distingue deux : « les courants et les exceptionnels ». La partie courante inclut des extensions de quais et de terre-pleins et l'aménagement de zones logistiques, essentiellement de Grande Couronne. L'aspect exceptionnel des investissements porte en majorité sur l'aménagement du chenal, en offrant un mètre de tirant d'eau supplémentaire aux navires. Il s'agit d'un chantier d'amélioration des accès maritimes du port. La première tranche devrait se terminer fin 2013 et la seconde, fin 2015. « Actuellement, nous en sommes au stade de l'enquête publique. Les travaux débiteront avant la fin de l'année », précise Martin Butruille. Parmi les autres axes majeurs de développement, il évoque « l'offre globale axe Seine, l'union de trois ports (Paris, Rouen et Le Havre) ». Ce travail en réseau constitue un complexe portuaire visant à proposer une solution logistique globale. Une liaison régulière entre les trois ports est assurée pour le trafic conteneurs. « Démarré il y a cinq ans, ce système permet actuellement de transporter 70.000 EVP entre Le Havre et Rouen. L'objectif est d'atteindre les 200.000 EVP en 2015, indique Martin Butruille qui ajoute : Nous nous définissons comme une base logistique arrière du Havre. »

### 4. GPM de La Rochelle

Chiffres clefs 2010 :

- 8.431.648 tonnes (+ 12,25 %)

Trois axes majeurs d'investissements sont évoqués par Philippe Guillard, Directeur des Opérations Portuaires à Port Atlantique La Rochelle : « Améliorer la capacité d'accueil nautique du maritime, développer de l'espace foncier et du report modal sur le ferroviaire ». Les investissements devraient

SUITE DE LA PAGE 90



**Philippe Guillard,**  
Directeur  
des Opérations  
Portuaires à Port  
Atlantique  
La Rochelle



**Stéphane Raison,**  
Directeur  
de l'Aménagement  
et de  
l'Environnement  
de Dunkerque-Port



**Hervé Cornède,**  
Directeur  
Commercial et  
de la Promotion  
du Grand Port  
Maritime du Havre

s'élever à 20 M€ en 2011. Parmi les projets emblématiques, on trouve l'aménagement du terminal de l'anse Saint-Marc. « *La première phase, consistant à réaliser un quai avec un espace de terre-plein de 10 ha, est terminée depuis plus d'un mois. Un deuxième quai verra le jour en 2013. L'investissement pour ces deux quais représente 50 M€* », développe Philippe Guillard. Ce tout nouveau quai a connu sa première escale en accueillant le 11 avril dernier le navire Seabee, long de 86 mètres pour 14,23 mètres de large. L'extension de La Repentie est également un projet important en cours. Il consiste à réaliser 35 ha de surface foncière « gagnée » sur la mer. La réalisation de la digue en est actuellement au tiers et devrait être terminée fin décembre. Le remplissage du casier aura ensuite lieu progressivement. Enfin, le port investit massivement dans le ferroviaire en modernisant et en optimisant l'ensemble de son réseau constitué de 45 km de voies. Rappelons que le port et ECR (Euro Cargo Rail) ont créé en octobre 2010 un opérateur ferroviaire portuaire français nommé OFP La Rochelle. Trois liaisons fonctionnent actuellement depuis le port et Philippe Guillard ne cache pas sa volonté « *d'ouvrir prochainement de nouvelles liaisons et de développer l'hinterland* ».

### 5. GPM de Dunkerque

Chiffres clefs 2010 :

- 42.714.000 tonnes (- 5,13 %)
- 200.300 EVP (- 5,52 %)

Le projet stratégique 2009-2013, défini en 2008, est progressivement adapté au nouveau contexte : crise majeure de la sidérurgie en 2009 et fermeture de la raffinerie Total à Dunkerque en septembre de la même année. Ces événements récents ont forcé le port à se diversifier et à se positionner sur d'autres activités de type « énergie et vrac », avec notamment le projet de construction des infrastructures maritimes pour accueillir le terminal méthanier d'EDF. La diversification se traduira également à travers le développement de l'activité conteneurs. « *Nous souhaitons finir l'année 2011 avec un trafic de 250.000 conteneurs ; l'objectif étant d'atteindre les 350.000 à horizon trois ans* », commente Stéphane Raison, Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement de Dunkerque-Port. Par ailleurs, le volet ferroviaire fait la fierté du port qui se targue d'être le premier port ferroviaire de France (plus de 10 Mt traitées en 2010). « *Les investissements dans ce domaine concernent plusieurs axes : création de voies nouvelles (Loon) à horizon 2012/2013, travaux de modernisation des voies ferrées et autour de la zone logistique (allongement des voies, bouclages complémentaires pour massifier le trafic). Les projets autour de la zone se termineront début*

2012 », détaille Stéphane Raison. A moyen terme, Stéphane Raison perçoit le canal Seine Nord comme une possibilité d'agrandir l'hinterland du port jusqu'à l'Oise.

### 6. GPM du Havre

Chiffres clefs 2010 :

- 70.468.821 tonnes (- 4,83 %)
- 2.358.077 EVP (- 5,24 %)

« *Nous distinguons deux types d'investissements : les services et les infrastructures* », introduit Hervé Cornède, Directeur Commercial et de la Promotion du Grand Port Maritime du Havre, qui illustre les services par des exemples tels que « *la certification ISO 28.000 obtenue en janvier 2010, pour l'organisation interne mise en place en matière de sûreté. Nous sommes la première autorité portuaire européenne à l'obtenir et la deuxième du monde après Houston. Il s'agit donc d'un élément de différenciation, utile pour le traitement de flux sensibles (luxe, high-tech, vins et spiritueux, etc.)* ». Par ailleurs, le port et Soget ont récemment lancé le pack « Easyport » qui regroupe sept applications d'informatique portuaire, pour gérer et suivre le passage des marchandises. « *Easyport est un guichet unique portuaire grâce auquel les systèmes d'information (du GPM du Havre, des douanes, de Soget et ceux des acteurs de la communauté portuaire) sont*



interconnectés entre eux », se félicite Hervé Cornède qui révèle qu'« à terme, nous aimerions développer des interfaces avec les CCS (Cargo Community System) d'autres pays (Chine, etc.) ». Côté infrastructure, le projet phare à venir est le chantier multi-modal prévu pour 2013 dont le coût est estimé à près de 140 M€. Cette plateforme sera une grande gare, alliant les modes ferroviaires et fluviaux, par laquelle transiteront tous types d'équipements. Elle sera un lieu de massification. L'ouverture récente de nouvelles liaisons prouve bien l'intérêt du port pour le ferroviaire (Le Havre/Chalon-sur-Saône depuis mars dernier, Le Havre/Ludwigshafen depuis janvier, etc.). Idem pour le fluvial via l'axe Seine (cf. GPM de Rouen). En termes de business, les activités de transbordement sont également un axe de développement qui devrait s'amplifier une fois la réforme portuaire en place. Enfin, les conteneurs ont et garderont une place prépondérante au Havre dont la capacité de traitement rivalise avec ses confrères européens. En outre, le port est en mesure de recevoir des porte-conteneurs géants. « Nous avons célébré en décembre dernier la 100<sup>e</sup> escale 2010 d'un porte-conteneur géant : le CMA-CGM Christophe Colomb », se remémore Hervé Cornède.

## 7. GPM de Marseille

Chiffres clefs 2010 :

- 85.998.000 tonnes (+ 3,37 %)
- 953.435 EVP (+ 8,75 %)

110.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts sont en cours de construction sur la zone logistique Fos Distriport (143 ha utiles). A noter également l'arrivée des deux premiers portiques du nouveau terminal à conteneurs de Fos 2XL (terminal Méditerranée) exploité par Port Synergy (filiale de CMA CGM). D'ici septembre/octobre 2011, MSC, attributaire du second terminal Fos 2XL, recevra également deux portiques super post-panamax afin de démarrer son activité en janvier 2012. « Avec 2XL et Gravelau (le terminal historique pour les conteneurs), nous pensons atteindre 3 MEVP de capacité à horizon 2017/2018 », explique Dirk Becquart, Directeur du Développement du Grand Port Maritime de Marseille. Toujours selon lui, « l'objectif primordial est de développer l'hinterland du port ». Pour cela, le ferroviaire sera largement utilisé. Plusieurs projets sont sujets à réflexion ou en cours de mise en œuvre. Le fluvial est également un levier intéressant. A ce propos, un dixième et nouveau partenaire (le port intérieur de Vienne Sud) a intégré en mars le réseau MedLink Ports (constitué du



**Dirk Becquart,**  
Directeur du  
Développement  
du Grand Port  
Maritime  
de Marseille

© GPM DE MARSEILLE

## Inscrivez-vous

Pour être sûr de recevoir **GRACIEUSEMENT**  
les prochains numéros de **Supply Chain Magazine**

Renvoyez ce coupon à Brigitte Le Coniac - SCMag - Service Diffusion - Lisveur - 56410 Erdeven - France

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Société \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Code Postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Pays \_\_\_\_\_ (Pour l'étranger 60 euros pour un an de contribution aux frais d'envoi)

Secteur d'activité \_\_\_\_\_

Taille de l'entreprise  Moins de 50 salariés  De 51 à 500 salariés  
 De 501 à 2 000 salariés  Plus de 2 000 salariés

Conformément à la Loi informatique et libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant.

## Soyez toujours au plus près de l'information



© J. FUSTIER  
**François Mahé des Portes,**  
 Président  
 du Directoire  
 de Marseille Gyptis  
 International

GPM de Marseille et maintenant de neuf ports fluviaux de l'axe Rhône-Saône). L'informatique n'est pas en reste puisque le port vante les mérites de sa très récente nouveauté : « *la communauté portuaire de Marseille-Fos vient d'étendre (décision prise depuis le 22 mars) son offre de service AP+ auprès de ses plates-formes intérieures* ». La connexion est donc possible de l'extérieur via Internet. « *AP+ est un système collaboratif qui permet à tous les acteurs d'une communauté portuaire ou aéroportuaire de communiquer entre eux en temps réel*, explique François Mahé des Portes, Président du Directoire de Marseille Gyptis International, qui ajoute que *le GPM de Marseille fait preuve de courage et d'une réelle volonté de communication en faisant le choix d'ouvrir l'accès à sa plate-forme AP+.* Cette façon de faire est, à ma connaissance, tout à fait nouvelle en France, voire en Europe. » Le plan stratégique présenté en 2009 prévoyait un plan d'investissement de 600 M€ pour les années 2009 à 2013. Ce montant a été actualisé à 550 M€ après deux années d'exécution. ■ **JULIA FUSTIER**



© J. FUSTIER