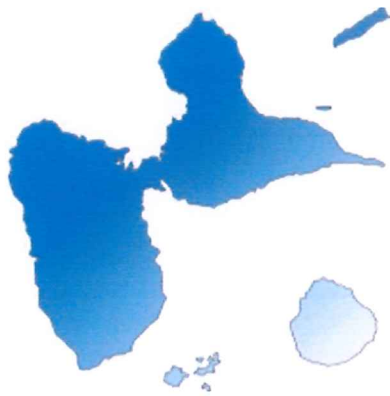


REVUE DE PRESSE n°12 21 octobre au 13 novembre 2018

SOMMAIRE

1. **Francis Joyon au 7^e ciel** – France Antilles Guadeloupe
2. **Gabart/Joyon : le grand écart** – France Antilles Guadeloupe
3. **Route du Rhum : 1,5 million d’euros investis par le Port** – France Antilles Guadeloupe
4. **Katie Lanneau, élue présidente du Conseil de développement de Guadeloupe Port Caraïbes** – France Antilles Guadeloupe
5. **Route du Rhum : un autre village à la Marina de Pointe-à-Pitre** – France Antilles Guadeloupe
6. **Pilote du port, un métier à part** – Nouvelles Semaine
7. **Alliances Maritimes : un hold-up généralisé ?** – JMM
8. **Le transport maritime mis à l’index pour les pollutions** – Nouvelles Semaine
9. **Une nouvelle réussite digitale et collaborative au port du Havre** – Communiqué de Presse HAROPA-SOGET-MSA

Guadeloupe



Francis Joyon au 7e ciel

Lundi 12 novembre 2018



Francis Joyon sabre le champagne pour sa première victoire à Pointe-à-Pitre, au terme d'un final à couper le souffle. (Sam LETAC)

La bataille navale offerte, hier soir, entre deux marins de légende, le jeune François Gabart (Macif) et le vieux loup Francis Joyon (Idec Sport), ne pouvait offrir de plus beau cadeau au Rhum, pour ses 40 ans, le plongeant un peu plus dans l'histoire des courses en solitaire. À 62 ans, Joyon, dont c'était la septième participation, a réalisé un final d'anthologie pour dépasser son cadet dans les derniers milles nautiques.

Un petit bateau bleu, un autre rouge, modélisé sur les radars. Deux picto-grammes au coude-à-coude qui auront tenu en haleine tous les amoureux du grand Bleu, de Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, scotchés sur leur écran pendant précisément 7j. 14 h. 21'47". Le record de la traversée de Loïck Peyron, lors de la dernière cuvée du « Rhum » (7j. 15 h 08'47") est certes battu, mais que les derniers milles nautiques furent longs. Interminables mais tellement absorbants.

Un mano a mano initié dans la pétrole de la Côte-Sous-le Vent, qui rappelle forcément le scénario à suspense de la toute première édition, il y a 40 ans, entre le Canadien Mike Birch et le Français Michel Malinovsky. Le premier sabrant le champagne pour 98 petites secondes. Cette fois, entre le gendre idéal François Gabart, 35 ans, et le vieux loup de mer Francis Joyon, 62 printemps, mythe vivant de la course en solitaire, l'écart affichait hier soir au milieu de la nuit sept minutes et huit secondes à l'avantage du skipper d'Idec Sport. « Quel final! Je n'y croyais pas jusqu'à la dernière minute. Je suis vraiment très heureux ».

GABART À LA MÈNE

Un infime écart, mais suffisant pour plonger dans un bain de foule, au pied du Mémorial ACTE, après un tour d'honneur salué comme de coutume. Quatre ans après un sacre fêté dans un quasi anonymat sur le pont de son Imoca, François Gabart, lui, manque encore là l'occasion d'être ovationné. « Je m'étais imaginé plein de scénarios mais pas celui-ci. Je n'ai jamais vécu ça. »

Francis Joyon au 7e ciel

A bord de son bolide, le jeune vainqueur du Vendée Globe 2013 aura pourtant mené un train d'enfer, quasiment depuis le départ de la cité corsaire. Derrière lui, ses rivaux se cassent les dents un à un dans une mer déchaînée. A peine une journée passée dans la machine à laver du Golfe de Gascogne, que Sébastien Josse (*Edmond de Rothschild*), puis Thomas Coville (*Sodebo*) doivent baisser pavillon, la vague à l'âme, pour rejoindre le port de La Corogne (Espagne). Armel Le Cléac'h (*Banque Populaire IX*), grand favori à Lapwent, chavire quant à lui après seulement deux jours, offrant alors une voie royale au duo de tête.

Malgré un foil arraché et un safran (gouvernail) perdu en mer en début de semaine - des infos communiquées par le Team Macif seulement hier, au passage de la Vigie - Gabart entame la descente de la côte Ouest avec un matelas que d'aucuns qualifient de confortable (21 milles nautiques, 38 km). Il n'en sera rien.

Dans une véritable partie de poker menteur, Joyon montre à son rival et la « new generation » que son navire, déjà vainqueur avec Franck Cammas (*Groupama 3*, 2010) puis Loïck Peyron (*Banque Populaire VII*, 2014), peut tenir tête aux voiliers les plus sophistiqués. Après cinq heures de combat au corps à corps, au ralenti, l'Eurélien recolle à la bouée de Basse-Terre (à 0,5 mn), avant de déposer le jeune loup à 11 milles de la ligne, à hauteur de Trois-Rivières, dans un final à la tension dramatique. C'est la première fois que le skipper d'*Idec Sport*, alors redoutable chasseur se retrouve dans la peau du gibier.

Malgré l'accrochage avec un filet de pêche, rien ne pouvait plus freiner Joyon pour sa 7e participation. Le signe indien est enfin vaincu pour le skipper au tempérament brut, un peu « ours » selon certains de ses proches. « Il est toujours prêt à dégainer. Il n'en rate pas une. Sous son côté timide, je pense que c'est un mec hyper à l'affût. Il n'a pas réussi tous ses records juste en se levant un matin », saluait Sébastien Josse avant le départ. Sa prédiction ne pouvait pas trouver plus juste écho, dans ce final de légende.

Gabart/Joyon : le grand écart

Lundi 12 novembre 2018



Impassible à la barre, Francis Joyon a réalisé la course de sa vie, sur cette 11e édition de la Route du Rhum. (Pierrick CONTIN)

La lutte entre François Gabart et Francis Joyon a d'ores et déjà marqué l'histoire de la Route du Rhum. Un final à couper le souffle dans la droite ligne du légendaire bras-de-fer entre Mike Birch et Michel Malinovsky, en 1978. Au-delà du scénario fou de cette 11e édition, c'est la rencontre de deux parcours qui frappe les esprits.



François Gabart est passé tout près d'un doublé. Il termine finalement 2e en Ultime, quatre ans après son succès en Imoca. (Ronan GLADU)

Gabart/Joyon : le grand écart

ULTIME

François ou Francis ? Gabart ou Joyon ? L'actuel détenteur du record du tour du monde à la voile (42 jours, 16 heures, 40 minutes et 35 secondes) contre son alter ego en équipage (40 j, 23 h, 30', 30"). Hier, jusqu'au moment du franchissement de la ligne d'arrivée, impossible de deviner de quel côté le sort de la 11e édition allait basculer. Un dénouement à la Hitchcock qui rentrera dans les annales de la voile. Et à l'image de cette semaine de course. Depuis le premier jour, le menhir de Locmariaquer, finalement vainqueur pour 7 minutes, et le « Petit prince » se sont livrés une bataille sans merci. Retour sur deux profils opposés.

LA RÉUSSITE PRÉCOCE ET LA PATIENCE

Du haut de ses 35 ans, François Gabart a gagné très tôt. La jeune révélation du circuit Figaro Bénéteau a remporté le Vendée Globe dès 2012, à l'aube de ses 30 ans. Son palmarès est une success story qui ferait pâlir de jalousie n'importe quel marin. Francis Joyon, à 62 ans, a dû patienter. Douze ans, avant de conquérir sa première victoire de prestige, sur la Transat anglaise, en 2000, à l'âge de 44 ans.

LE LOUP SOLITAIRE CONTRE LE JEUNE « CONNECTÉ »

François Gabart, benjamin de la flotte des Ultime, est un jeune homme bien dans son temps, à l'aise avec les nouveaux canaux de communication. Présent sur les réseaux sociaux comme Instagram, où cet adepte du paddle poste régulièrement des photos. Dès les premières heures de la 11e édition, il a quotidiennement démontré son inclinaison pour Twitter. Un monde le sépare de son adversaire, réputé discret, presque taiseux. Francis Joyon, le vétéran, est un solitaire, un vrai. Homme de records, le Beauceron n'a jamais démontré un appétit féroce pour les conférences de presse ou les garden party, dans la lignée d'un Éric Tabarly. Affaire de génération ?

LA MAÎTRISE FACE À LA FOUGUE

Le jeune fou contre le sexagénaire raisonnable. Est-ce le contexte ou juste une question de caractère ? Cette 11e édition a pris le contre-pied des apparences. Francis Joyon dans le rôle du chasseur survolté face à un Gabart leader, tout en contrôle, jusqu'à l'ultime jour de course. Un « contrôle » relatif puisque, dans la dernière ligne droite, le vainqueur 2014 dans la catégorie Imoca a révélé qu'il avait dû composer avec deux avaries majeures dès le début de la course (foil et safran arrachés). Une marque de sagesse. Le skipper d'Idec, a déclaré, de son côté, « être à fond », quasiment de bout en bout. Très loin du « papy tranquille » ...

2 BATEAUX, 2 GÉNÉRATIONS

Leur embarcation est à l'image de leurs barreaux. François Gabart bénéficie d'un Maxi trimaran *Macif* dernière génération, sorti des chantiers de CDK technologies, en 2015, conçu dès le départ pour accueillir de nouveaux foils. De son côté, Joyon est à la barre d'Idec, un trimaran d'une génération presque primitive (2006), adapté par Joyon l'hiver dernier. Douze ans d'âge qui ont toutefois permis à ses skippers de glaner un beau palmarès sur le Rhum (Cammass en 2010, Loïck Peyron en 2014, et donc Joyon, en 2018).

Route du Rhum : 1,5 million d'euros investis par le Port

Vendredi 09 novembre 2018



Une quinzaine d'Imoca, dont le tirant d'eau est de 4,5 mètres, pourra être accueillie sur le ponton flottant de la Darse. (Roberto BIRHUS)

Plus de 400 mètres de pontons neufs ont été installés par Guadeloupe Port Caraïbes pour mieux accueillir les concurrents de la Route du Rhum. Des travaux qui représentent un coût de 1 540 000 euros.

« Ici, nous sommes dans la Darse, c'est le lieu d'accueil des Imoca, les grands monocoques de 18 mètres avec une quille très profonde et c'est le seul endroit où ils peuvent être accueillis correctement », explique Yves SALAÛN, le président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes (GPC). Jusqu'à une quinzaine de ces bateaux!

Jeudi matin était jour de visite sur les trois sites de la circonscription portuaire qui ont subi des travaux dans le cadre de la Route du Rhum. « Nous sommes aussi dans l'environnement de la Darse qui a été réaménagé avec le quai qui était en difficulté que l'on a repris pour lui donner un aspect plus accueillant pour le public », poursuit Yves SALAÛN.



Le montant des travaux réalisés au niveau de la Darse s'élève à 580 000 euros. (Roberto BIRHUS)

Route du Rhum : 1,5 million d'euros investis par le Port

DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS

« Je voulais vous féliciter car vous avez tenu parole », réagit Ary CHALUS, le président de la Région dont GPC est le partenaire technique. « On a fini à temps pour l'arrivée de la Route du Rhum, surtout pour l'aménagement de la Darse et aujourd'hui cela a vraiment un autre visage ».

Les deux autres sites concernés par cet investissement important (1,5 million d'euros) : le Mémorial ACTe et la Marina de Bas-du-Fort. À la Marina, deux nouveaux pontons ont été installés. « Ils vont servir aux clients de la marina parce qu'il faut dégager les grands pontons pour accueillir les concurrents de la Route du Rhum », précise le directeur général de GPC. « Avec les deux pontons supplémentaires, on dépasse les 1 200 places dans la Marina, c'était déjà la plus grande marina de la Caraïbe, ça l'est encore davantage ». « Ce sont des investissements qui étaient normalement prévus. Cela entre dans le cadre du projet Karukéra Bay. Il y a juste eu une anticipation.

Ce sont des investissements à long terme. La stratégie a été de faire en sorte que l'on donne les meilleures conditions possibles à l'occasion des 40 ans de la Route du Rhum », complète Marie-Luce PENCHARD, la présidente du conseil de surveillance de GPC.

En effet, une fois le transatlantique terminé, les quatre pontons auront une autre destination. « Par exemple, celui de la Darse ira au quai 1 et il est destiné à améliorer l'accueil des yachts à Pointe-à-Pitre », indique Yves SALAÛN.



De gauche à droite, Yves Salaün, le président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes, Marie-Luce Penchard, la présidente du conseil de surveillance et Ary Chalus, le président de Région. (Roberto BIRHUS)

(1) Karukera Bay est un projet d'aménagement du front de mer de Pointe-à-Pitre, imaginé par les autorités du Port et, validé par ses partenaires, évalué à 200 millions d'euros.

Route du Rhum : 1,5 million d'euros investis par le Port

Marie-Luce PENCHARD, présidente du conseil de surveillance de Guadeloupe Port Caraïbes

Le port ce n'est pas seulement le transport de marchandises mais aussi la possibilité d'exploiter le domaine maritime et nous avons à ce niveau, une carte importante à jouer.

INFO+

Les pontons, construits par la société Atlantic Marine, sont des structures en aluminium reposant sur des flotteurs en polyéthylène et recouverts d'un platelage en bois, explique GPC. De plus, ils sont équipés de spots lumineux encastrés.

3 emplacements, 4 pontons

***La Darse de Pointe-à-Pitre**

580 000 euros

Ponton de 120 X 4m et d'une passerelle d'accès de 46 X 2m

Présence de bouées matérialisant les profondeurs de 5m

Le ponton sera réutilisé le long du quai 1 pour l'accueil des grands yachts

***Le Mémorial ACTe**

450 000 euros

Ponton de 72 X 8m et d'une passerelle d'accès de 10m

Mise en place d'une ligne d'eau pour délimiter les bords du chenal

Il est envisagé de réutiliser le ponton pour la réalisation d'un cheminement piéton depuis le collège de Kermadec

***La Marina de Bas-du-Fort**

510 000 euros

Deux pontons : 108 X 2m (dans le prolongement du quai 16) et 84 X 2m

Vont servir au déplacement des bateaux présents

Ils devraient être réutilisés en remplacement des pontons défectueux

Katie Lanneau, élue présidente du conseil de développement de Guadeloupe Port Caraïbes

Mardi 06 novembre 2018



De gauche a droite : Jean-Michel Jumez (sous-préfet de Pointe-a-Pitre), Katie Lanneau et Yves Salaün (président du directoire Guadeloupe Port Caraïbes). (DR)

Docteur en gestion et enseignante-chercheuse à l'Université des Antilles (UA), Katie Lanneau entame ainsi son deuxième mandat de cinq ans à la tête de ce conseil.

Après l'élection de Marie-Luce Penchard à la présidence du conseil de surveillance le 18 octobre dernier, on retrouve ainsi une deuxième femme à la tête d'un organe stratégique de l'établissement. Dans sa tâche, Katie Lanneau sera secondée par Nicolas de Fontenay (vice-président), directeur régional Antilles-Guyane de la société Albioma, producteur d'énergie renouvelable.

Le conseil de développement est une instance obligatoirement consultée sur la politique tarifaire, le projet stratégique et son rapport annuel d'exécution, ainsi que sur les projets d'investissements. Il se réunira le 16 novembre prochain, juste avant le conseil de surveillance prévu le 19 du même mois.

Route du Rhum : un autre village à la Marina de Pointe-à-Pitre

Samedi 10 novembre 2018



Tous les jours, des conférences en lien avec l'économie bleue et la développement durable se tiendront. (Dominique CHOMEREAU-LAMOTTE)

Organisé par le Cluster maritime Guadeloupe, un village a aussi été installé à la Marina de Pointe-à-Pitre, à l'occasion de la Route du Rhum. Il ouvre aujourd'hui.

« La Route du Rhum fête ses 40 ans et cette édition est placée sous le signe de la protection des océans. Le village est une fête, mais aussi l'occasion de mettre en avant l'économie bleue avec les bateaux et le développement durable qui sont nos thématiques », explique Christophe Foucault, vice-président du Cluster maritime Guadeloupe (CMG). Le Cluster est une association de bénévoles regroupant pour l'essentiel des entreprises ayant un lien avec la mer (transport, tourisme, loisirs, plongée, recherche, archéologie, biodiversité, développement durable, infrastructures, port, nouvelles technologies etc.). « La Région ne pouvait pas tout générer donc nous avons décidé d'organiser ce village. Nous nous sommes débrouillés pour le financer et nous avons obtenu de la collectivité le droit d'utiliser la marque Route du Rhum Destination Guadeloupe » (1). Un village à la Marina, ce qui paraît d'autant plus évident que la structure fête aussi ses 40 ans comme la transatlantique puisque c'est à l'occasion de la première édition de la course que le Port autonome a inauguré les installations de la marina, qui sera comme d'habitude, le lieu d'accueil des bateaux des concurrents. L'objectif, indique le CMG est aussi « de pousser la formation et l'emploi des jeunes, et d'éveiller les consciences sur les enjeux liés à l'environnement ? ». Jusqu'au 25 novembre, tous les jours sur le village, des conférences seront ainsi organisées sur des thèmes variés en lien avec le monde de la mer, sa découverte et sa protection, etc. (Lire par ailleurs). Des interventions des Douanes et du Parc national de la Guadeloupe sont aussi prévues. Et des milliers d'élèves doivent venir visiter le village.

Route du Rhum : un autre village à la Marina de Pointe-à-Pitre



Christophe Foucault, vice-président du Cluster maritime Guadeloupe et Marie-Laure Ciprin, la présidente. (D.R)

(1) La Région inaugure ce samedi ses deux villages officiels sur l'esplanade du port à Basse-Terre et au Mémorial ACTe à Pointe-à-Pitre.

Du samedi 10 au dimanche 25 novembre, village de la Route du Rhum, Marina de Pointe-à-Pitre, ouvert de 11 heures à 2 heures du matin.

Programme du village « Espace Grand Bleu »

Samedi 10 novembre

- 11 heures - 11h30 : Éveil matinal sportif avec SolnFit
- 18 heures : Village du Rhum vous présente « The Start »

Dimanche 11 novembre

- 11 heures - 11 h 30 : Conférence « Kollektif Il Est Encore Temps » . Présentation rapport GIEC et impacts observés en Guadeloupe, présentation des initiatives par Henry Joseph, Jammari Flower et Benoit Reeves.

Lundi 12 novembre

- 11 heures - 11 h 30 : Conférence « Kollektif Il Est Encore Temps »
- 16h30 - 17 heures : Fitness, afro-dance avec SolnFit

Mardi 13 novembre

- 11 heures - 11h30 : Conférence « Kollektif Il Est Encore Temps »
- 16 h30 - 17 heures : Fitness, afro-dance avec Soln-Fit

Mercredi 14 novembre

- 11 heures - 11h30 : Conférence « Archéologie sous-marine » avec Bernard Vicens (découverte du premier navire négrier)

Route du Rhum : un autre village à la Marina de Pointe-à-Pitre

Jeudi 15 novembre

- 11 heures - 11h30 : Conférence « Les unités de traitement et de recyclage AER et Ecodec » par Manuela Lapenne.

Vendredi 16 novembre

- 11 heures - 11h30 :

Conférence « Yon A Lot » par Sébastien Gauthier (Préservation du littoral).

- 18 heures : Soirée « Pirate des Caraïbes » avec Jack Sparrow

Samedi 17 novembre

- 11 h - 15 h : **Parade des Ultimes, Imoca et Multi50 avec Jack Sparrow**

- 16h - 16h30 : Conférence « Yon A Lot » par Sébastien Gauthier (Présentation de la formation des « ouvriers côtiers »)

- **18 heures : remise des prix au MACTe**

Dimanche 18 novembre

- **9 heures - midi : Action de nettoyage de la mangrove** avec l'ONG Earth-force FS/Caraïbes

Lundi 19 novembre

- 16 heures - 16h30 : Conférence Kazabroc par Franck Phazian sur les mouillages écologiques

Mardi 20 novembre

- 16 heures - 16h30 : Conférence Ifrecoret Jimmy Lebec, docteur en écologie tropicale : « Les récifs coralliens menacés, quelles options pour inverser la tendance ? »

- 16h30 - 17 heures : Fitness, afro-dance avec SolnFit

Mercredi 21 novembre

- 11 heures - 11h30 : Conférence « École de la mer » par Marianne Aimar-Godoc : Apprendre le monde marin

- 16 heures - 16 h 30 : Conférence-débat sur « L'utilisation des données de satellites de télédétection pour les problèmes environnementaux de ce monde » par le professeur Excleynes

- 16h30 -17 heures : Fitness, afro-dance avec SolnFit

Jeudi 22 novembre

- 16 h - 16 h30 : Conférence « Mon École Ma Baleine » par Nelly Pelisson : « Les baleines à bosse et la science participative »

Vendredi 23 novembre

- 11h - 11h30 : Éveil matinal avec SolnFit

Samedi 24 novembre

- 11 heures - 14 heures : Parade des class 40, monocoques et multi rhum

- **18 heures : Remise des prix au MACTe**

Dimanche 25 novembre

- 16 heures : Soirée de clôture de la Route du Rhum et Fête des 40 ans de la Marina. Bar du Rhum au Quai d'Honneur (dernière tournée à 22 heures)

Pilote du port, un métier à part

Gary Joyeux fait partie des acteurs du port les plus en vue, mais dont le vrai métier est encore très mal connu. Le bateau pilote est un peu vu comme un poisson rémora qui accompagne les gros navires jusqu'à l'accostage. Mais dans la pratique, la responsabilité du pilote une fois à bord se limite à guider le commandant de bord, jamais à prendre sa place. Il reste un conseiller technique qui dispose de toutes les informations sur le port, les accès, la météorologie et bien sûr la législation de l'escale. Le pilote n'est pas un fonctionnaire du port mais quelqu'un qui agit dans le cadre d'une délégation de service public et qui se rémunère directement auprès du navire ou



© BERNARD BOUCARD

de la compagnie, en fonction du volume du navire traité, la tarification étant, elle, fixée par le ministère de tutelle du

port. Gary Joyeux a suivi un parcours d'officier de marine, soit 5 ans d'études avant son diplôme d'officier auquel il a fallu ajouter 72 mois de navigation et passer un examen spécifique à sa zone de travail. En une saison, les 5 bateaux pilotes de la zone exécutent quelque 2300 mouvements.

Autres

À LA UNE

ALLIANCES MARITIMES

Un hold-up généralisé ?

Dans un rapport intitulé The Impact of Alliances in Container Shipping, l'ITF (International Transport Forum) passe au crible « l'effet » alliances maritimes sur le transport maritime conteneurisé. Critique.

Trop puissantes et trop enclines à l'entente illicite bien que discrétionnaire, les alliances maritimes ? Dans un rapport de 127 pages avec annexes, l'ITF, organisation intergouvernementale (OCDE) comptant 59 pays membres, a réalisé ce que beaucoup attendaient – une étude d'impact – pour confirmer ou infirmer des soupçons quant à la tendance du transport maritime conteneurisé à devenir monopsonne. Et à bafouer les règles de la concurrence dans un marché déjà ultra concentré. Les quatre premiers transporteurs (Maersk, MSC, Cosco et CMA CGM) apportent 60 % de la capacité mondiale. Les trois alliances (2M, Ocean Alliance, THE Alliance) exploitent environ 95 % de la capacité totale des navires et dominent à 80 % les routes maritimes les plus fréquentées.

L'étude analyse dans le détail et sur l'ensemble des parties prenantes « l'effet » de ces consortiums, qui ont pris le relais des « conférences maritimes » (accords de fixation des prix sur une route donnée entre armateurs qui les exemptaient de l'obligation de se soumettre à la loi antitrust), déclarées illégales en 2008 par une décision du Conseil européen de la compétitivité. Une décision par ailleurs souvent rendue responsable de la volatilité des prix du transport, argumentation étayée du reste par une analyse entre les routes hors Europe bénéficiant du parapluie antitrust. Dès lors, la tentation a pu être

forte pour les transporteurs de s'entendre discrètement sur les conditions de leur offre.

Régulièrement, Bruxelles donne des coups de semonce quand la CE ne dépêche pas des perquisitions chez les armateurs pour entorses aux règles concurrentielles.

Le cahier des doléances est chargé. Pouvoir de négociation des transporteurs en raison de leur puissance d'achat. Pression sur les prix et les investissements dans les ports. Concurrence destructrice entre les ports et les exploitants de terminaux (la part de marché des terminaux dominés par les transporteurs est ainsi passée de 18 % en 2001 à 38 % en 2017). Déclin des petits ports à conteneurs. Érosion de la qualité du service, de la fiabilité des horaires, perturbations dans les chaînes d'approvisionnement, coûts considérables pour les expéditeurs... Par ailleurs, *The Impact of Alliances in Container Shipping* met en évidence les liens entre alliances et surcapacité. « Sans alliances, certains transporteurs n'auraient pas été en mesure d'acquiescer des méga-navires ». L'organisation demande donc à la CE de ne pas proroger les exemptions de groupe dont bénéficient les transporteurs maritimes dans le cadre des alliances. Pour rappel, l'échéance est avril 2020. Pour l'heure, pas de réaction des représentants des dites alliances clouées au pilori. □ **A.D.**

Plus d'infos sur www.journalmarinemarchande.eu

125,2 MEVP

De janvier à septembre 2018, les volumes maritimes conteneurisés ont augmenté de 4 % pour atteindre 125,2 MEVP, selon les chiffres (provisoires) des statistiques sur le commerce des conteneurs (CTS). La hausse des échanges inter-régionaux (+ 5,3 %) a été nettement supérieure à celle des échanges intercontinentaux (+ 3,4 %). (Source : Dynamar)

Hambourg : Le « cold ironing » trop taxé ?

La prise d'alimentation à quai installée à Altona (port de Hambourg) est-elle principalement conçue pour « amuser la galerie » ? C'est la question récemment posée par un député régional au Sénat de Hambourg à propos d'une installation qui a coûté 10 M€ mais est à peine utilisée. En effet, seul le paquebot *Aidasol* de Carnival s'est jusqu'à présent branché une fois sur cette « prise », et encore, pour une durée de deux heures et demie. Alors que le « cold ironing » est de plus en plus avancé comme la solution d'avenir pour améliorer la qualité de l'air dans les ports, ce désintérêt étonne. Dans le cas présent, il semble s'expliquer par une fiscalité contradictoire. L'Agence fédérale des réseaux, qui contrôle les réseaux électriques, a en effet créé des « périodes de pointe de consommation électrique » pendant lesquelles les prix du courant remontent fortement. Ainsi, les experts allemands du sujet estiment que le prix du courant électrique est alors de quatre fois supérieur à celui du diesel à faible teneur en soufre. Le nouveau sénateur hambourgeois pour l'économie Michael Westhagemann a annoncé son intention de se tourner vers le gouvernement fédéral pour trouver rapidement une solution. En juin dernier, le Coordinateur fédéral pour l'économie maritime, Norbert Brackmann, a justement annoncé que les modes de propulsion et les ports propres étaient un élément central de la stratégie gouvernementale. Il lui reste donc à le prouver. D'autant plus que le port de Rostock a prévu d'installer un système d'alimentation électrique similaire sur ses quais. On a aussi récemment appris que les chantiers MV Werften ont passé un accord avec Siemens pour la livraison de systèmes complets d'alimentation électrique, c'est-à-dire pour les quais et pour les navires. □ **T.S.**

Le transport maritime mis à l'index pour les pollutions

La pollution des mers, due aux activités de transport maritime ou dans les ports, est de plus en plus visée par les politiques, en lien avec le climat. Les bateaux géants navigant dans les océans sont les premiers concernés, à la fois à cause de l'usage de carburants fossiles pour leurs déplacements, mais aussi par les rejets de toutes sortes. L'Organisation maritime internationale (OMI) vient ainsi de proposer un plan pour faire cesser les pollutions dues au plastique. Il est aussi question de réduire l'empreinte carbone des navires tels que paquebots, cargos, porte-containers et chalutiers. Pour ces derniers, une attention particulière sera accordée à la gestion des matériels de pêche tels que les filets et autres équipements qui finissent leur vie en mer pour des raisons diverses.



© BERNARD BOUCARD



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY



Ports de Paris Seine Normandie



Flexibility for your business



Communiqué de Presse

Une nouvelle réussite digitale et collaborative au port du Havre

Le Havre, le 29 octobre 2018

Le 29 octobre, le géant des mers MSC MIRJAM, porte-conteneurs de dernière génération de l'armement MSC, est en opération au terminal TN de Port 2000. Avant même son entrée dans l'enceinte portuaire et jusqu'à sa mise à quai, la capitainerie du port du Havre a suivi en temps réel toutes les opérations liées à l'accueil du navire avec son logiciel S-WING. L'efficacité de l'interopérabilité avec le Port Community System S)ONE de SOGET a permis d'anticiper le traitement entièrement dématérialisé des marchandises importées, en partenariat direct avec les services de la douane française.

En présence de la presse spécialisée et depuis la vigie, le Commandant de port adjoint, Alexandre Guyot a procédé à une démonstration de l'outil 3D de gestion d'escale S-Wing en interconnexion parfaite avec le Port Community System S)ONE et salué « un travail collaboratif exceptionnel qui permet une continuité digitale entre tous les acteurs de la chaîne logistique de transport, pour une meilleure prédictibilité ».

Pour Antoine Berbain, Directeur Général Délégué de HAROPA, « l'avenir est à la digitalisation des espaces portuaires. Un enjeu de taille pour offrir un passage de la marchandise toujours plus rapide, efficace, intelligent et sécurisé ». Ces nouvelles générations d'outils informatiques portuaires interconnectés et développés avec les acteurs de la supply chain correspondent au positionnement « Smart Corridor » voulu par HAROPA : « la modernisation du Port Community System s'inscrit dans cette démarche. Notre ambition commune, tout au long de l'axe Seine, est d'apporter un meilleur service à nos clients en proposant une escale 100% digitalisée et des procédures dématérialisées ».

L'attractivité de l'axe Seine ne cesse ainsi de se renforcer : ces solutions d'avenir se construisent avec des grands clients comme MSC, du navire jusqu'au destinataire final.

Hervé Cornède, Président du directoire de SOGET insiste sur les nouveautés digitales disponibles : « Sur une tablette, depuis leur compte S)ONE personnalisé, nos clients pilotent les procédures liées à l'importation des marchandises de manière agile et prédictive. En qualité de partenaire Gold Microsoft, SOGET a l'opportunité de déployer ses solutions innovantes sur les dernières technologies en matière d'intelligence artificielle et de BIG DATA avec la possibilité d'un hébergement sécurisé des données dans le Cloud Azure ».

A l'heure du Smart Port, la communauté havraise se démarque face à une compétition portuaire ouest-européenne toujours plus aiguisée. Toutes les opérations dématérialisées sont rendues possibles avec le concours de la douane française, partenaire de la première heure de l'expérimentation digitale et logistique havraise.

L'interopérabilité des différents systèmes d'informations permet d'optimiser une prédictibilité toujours plus intelligente et sécurisée de flux d'informations toujours plus importants. Hervé Cornède ajoute d'ailleurs : « cette nouvelle génération de PCS interconnectée aux systèmes d'informations douaniers contribue aux mêmes ambitions que celles de la douane : la performance du passage portuaire de manière fluide et sécurisée pour l'attractivité de la France. »



Depuis la capitainerie du Port du Havre

Pour le deuxième armement conteneurisé au monde, la qualité indiscutable des infrastructures portuaires se combine avec la fiabilité des prestations offertes au Havre. « *En tant qu'utilisateur majeur du port et défenseur de la technologie et de l'innovation, nous sommes ravis de soutenir nos partenaires locaux dans cette initiative qui améliore en fin de compte le service que nous offrons à nos clients* » souligne MSC France.



Les temps d'escale tendent à se comprimer malgré des volumétries manutentionnées toujours plus importantes. Pour Paul Sax, Président Directeur Général de Terminaux de Normandie : « *La mise en place de S)ONE s'est fait progressivement après une série de tests concluants. Le suivi en temps réel nous permet sans cesse d'améliorer notre productivité pour la plus grande satisfaction de nos clients* ».

Et le Smart Port de demain est déjà anticipé par la communauté havraise avec l'analyse des opportunités technologiques et stratégiques liés au développement du Big Data, de la Blockchain et de l'Intelligence Artificielle dans un environnement d'affaires cybersécurisé.

A propos de MSC

MSC Mediterranean Shipping Company S.A. est une société privée internationale de transport de conteneurs fondée par Gianluigi Aponte en 1970. En tant que l'un des leaders du transport maritime international, dont le siège se trouve à Genève, en Suisse, MSC gère un réseau de 480 agences dans 150 pays, avec une équipe de plus de 24,000 collaborateurs. Grâce à un réseau logistique routier, ferroviaire et maritime qui sillonne le monde, la société est fière d'offrir à ses clients un service global, tout en gardant une approche locale, personnalisée. La ligne MSC navigue sur plus de 200 routes commerciales avec des escales dans plus de 315 ports.

Pour plus d'informations : www.msc.com

A propos de HAROPA

HAROPA, 5^e ensemble portuaire nord-européen, réunit les ports du Havre, Rouen et Paris. Il est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan (près de 700 ports touchés). Il dessert un vaste hinterland dont le cœur se situe sur la vallée de la Seine et la région parisienne qui forment le plus grand bassin de consommation français. Partenaire de près de 10 ports normands et franciliens, HAROPA constitue en France un système de transport et de logistique en mesure de proposer une offre de service globale de bout en bout. HAROPA génère un trafic maritime et fluvial annuel de plus de 120 millions de tonnes et ses activités représentent environ 160 000 emplois.

Pour plus d'informations : www.haropaports.com

À propos de SOGET

Né en 1983 de l'ambition collective de la communauté portuaire havraise, SOGET est éditeur et opérateur des PCS S)ONE et AP+. L'entreprise sert la fluidité des opérations portuaires en offrant pour les différents opérateurs publics et privés, une gestion intelligente, partagée et instantanée des informations relatives aux chaînes logistiques. SOGET propose des solutions clés en main et innovantes en alliant maîtrise des processus métiers, excellence technologique et proximité avec ses clients et partenaires. Leader mondial du Port Community System avec plus de 70 références sur 4 continents, SOGET déploie actuellement sa dernière génération de système S)ONE sur les ports de l'Axe Seine.

Pour plus d'informations : www.sogefr

Contacts presse :

HAROPA : Marie-Lucile ROQUES | Tél : +33 (0)2 32 74 74 75 | marie-lucile.roques@haropaports.com

SOGET : Marie WYCIWSKI | Tél : +33 (0)2 35 19 25 66 | marie.wyciwski@soget.fr



Contacts:

Union Maritime et Portuaire

@: umep@ceiba-gp.com