

l'antenne

les transports au quotidien

GRAND SUD



BANSARD   

3500m2 DE PLATEFORME LOGISTIQUE À MARSEILLE

14 Rue d'Anthoine, 13002 Marseille
☎ 04 91 01 65 80 ✉ marseille@bansard.com

L'Antenne n°148-149 - Octobre-novembre 2020 - Prix : 17 €
ISSN 0395-8582 - CPPAP 0324 T 79480

Groupage France-Turquie

Conteneurs complets

Logistique et transport

Projets cargo

Transport aérien

Réseau d'agences LAM dans 12 pays



GLOBAL TRANSPORT SOLUTIONS

Contact: fra.commercial@lam-world.com

Azerbaijan, Egypt, France, Georgia, India, Iraq, Kazakhstan, Romania, Turkey, Ukraine, USA





LE CHOIX RÉFLÉCHI

CNAN MED

N°14 Avenue Ahmed TERKOUICHE
EL-HARRACH - ALGER

Service commercial

+213 (0)770 12 02 11
+213 (0)770 90 75 58
e-mail : commercial@cnanmed.dz



52, rue Emmanuel Eydoux
13016 Marseille

Service commercial

Tél. : +33 4 91 14 27 80
E-mail : commercial@navimed.fr



l'antenne

les transports au quotidien

SOMMAIRE

GRAND SUD

MARSEILLE - FOS

90 services directs et une centaine en transbordement	8
Fer et voie d'eau : "La résilience des modes massifiés"	9
Le trafic phocéen en berne sur les neuf premiers mois	11
L'offre énergétique du port vertit	12
La liaison routière Fos-Salon revient au débat	14
Le programme de Via Marseille-Fos chamboulé par la crise	18
Les premiers effets du pacte de relance attendus par l'UMF	20
Les armateurs marseillais "tiennent le cap"	22
Covid-19 : les agents maritimes marseillais redoutent un "retour de bâton"	24
Une année de plus à défendre les intérêts des transitaires marseillais	26
Une année 2020 très contrastée pour la manutention locale	28
La station de pilotage de Marseille-Fos et de Nice dans la tourmente	30
2020 et 2021, deux années décisives pour Iter et Daher	32
La Méridionale se lance sur le Maroc au départ de Marseille	34
Le Turkey Med Express veut "concurrencer la route sur la Turquie"	36
Prolog joue la carte du Brexit	38
Bientôt deux ans d'existence à Marseille-Fos pour MLH Shipping	40
2020, "un double tour de force" chez Intramar et Marseille Manutention	42
Seayard parti à la chasse au CO ₂	44
La "rotule" va doubler la capacité opérationnelle d'Eurofos	46
MGI : "Avec le CCS AP+, on est sur le pont"	48

LOGICIEL EXPERT

pour les professionnels du Transport International

ORGANISEZ,
PILOTEZ,
DIGITALISEZ
VOS FLUX



AKANEA

AKANEA
TMS
Freight Forwarding



BREXIT
Êtes-vous prêts ?



www.akanea.com

AKANEA Développement / Avenue des Censives - 60000 TILLE / RCS Beauvais 330 573 775 / SAS au capital de 623 434 € / NAF 5829C / Crédits photo : Adobe Stock



l'antenne

les transports au quotidien

GRAND SUD

SOMMAIRE

MARSEILLE

L'aéroport à l'épreuve de la Covid-19 50

ARLES

Les céréales et les engrais vont sauver la mise du port en 2020 53

SÈTE

Le port héraultais veut renforcer ses bases 54

TOULON

Le port cherche à fixer de nouveaux trafics en 2021. 56

NICE

"Année zéro" pour le port de commerce 58

Aéroport Nice-Côte d'Azur : une année cauchemardesque 60

Une catastrophe remet sur les rails la ligne Nice-Tende 62

ITP
ITPL

VOTRE FOURNISSEUR
DE SOLUTIONS SUR-MESURE
**POUR OPTIMISER
VOTRE CHAÎNE LOGISTIQUE**

**Maghreb, Europe et Asie du Sud Est
Middle East**

ITP
COMMISSIONNAIRE EN TRANSPORTS ET EN DOUANE.
Spécialiste dans le transport maritime et aérien
des **produits pharmaceutiques** et **paramédicaux**.

ITPL
COMMISSIONNAIRE EN TRANSPORTS.
Spécialiste dans l'import et l'export maritime
de **pièces détachées automobiles / industrielles**,
dans l'import de **véhicules de luxe**.

Z.I. des Estroublans - 44 Bd de l'Europe 13127 Vitrolles, France
contact@itp-france.eu
Tél. : +334.96.16.04.00. Fax : +334.96.16.04.09
www.itpgroupe.com

l'antenne – Édité par SPI – SAS au capital de 1.000 euros – RCS 823 175 435 – ISSN 0395-8582 – CPPAP 0324T79480 – Dépôt légal à parution – Associés : **Info6™** (99 %) et Raisin blanc (1%) – Siège social : **SPI** – Immeuble Valmy B – 137, quai de Valmy – 75010 Paris – Tél. : 04.91.33.25.81 – Fax : 04.91.55.58.97 – Site internet : www.lantenne.com – Président : **François Grandidier** – Directrice générale : **Raphaëlle Franklin** – Publicité : **Frank Revenaz** (directeur commercial) 04.91.13.71.60 – **Philippe Scremin** (commercial Paris/Normandie) 06.21.88.97.42 – Abonnements : 01.40.05.23.15 – Annonces maritimes : 04.91.33.83.02 – Rédaction : **Vincent Calabrese** (rédacteur en chef) v.calabrese@lantenne.com – **Franck André** (rédacteur) f.andre@lantenne.com – Administration des Ventes : **Nicolas Colin** (03.57.84.02.97) – Rédaction graphique : **Pixel6™** – Imprimerie : **Socosprint**, 36, route d'Archettes, 88000 Épinal. Tous droits de reproduction, même partielle, par quelque procédé que ce soit, réservés pour tous pays. Prix au numéro : 17 euros. Possibilité d'abonnement annuel pour les 9 numéros : 110 euros.

© photo de Une : **GPM** – Cette publication peut être utilisée dans le cadre de la formation professionnelle continue



PEFC 10-31-1260 / Certifié PEFC / pefc-france.org

Origine géographique du papier : Espagne - Taux de fibres recyclées : 0 % - Certification des fibres utilisées : PEFC - Indicateur environnemental : Plot 0,01 kg/tonne



MANUTENTION PORTUAIRE à Marseille-Fos depuis 46 ans

Spécialisée dans la manutention de produits métallurgiques, Sosersid s'est naturellement imposée dans ce paysage industrialo-portuaire. Elle est devenue un acteur clé en se spécialisant dans les produits conventionnels et colis lourds.

Bâtie grâce aux compétences des hommes et des femmes qui y travaillent chaque jour pour accroître sa position sur le marché portuaire, et bien-sûr le marché de l'acier qui reste son savoir faire. Sosersid vous propose non seulement des moyens exceptionnels mais aussi des équipes spécialisées et expérimentées en manutention et en levage.



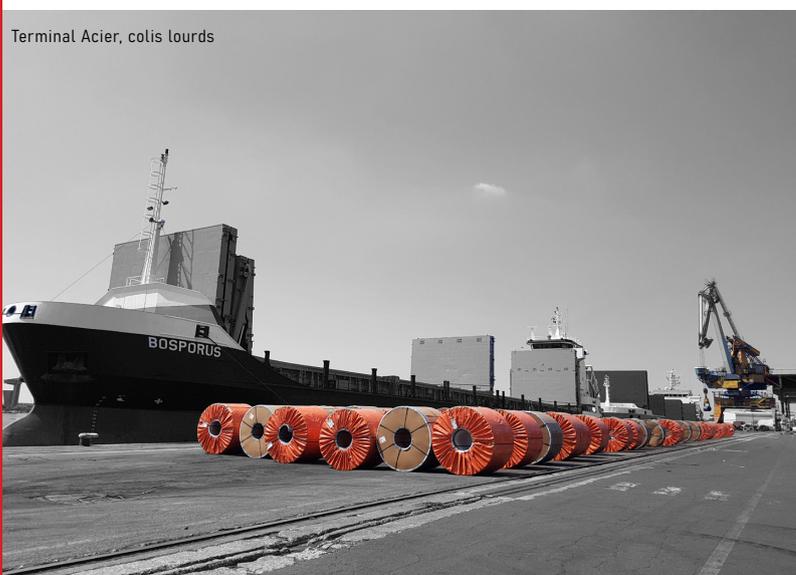
TERMINAL SUD GRAVELEAU
Darse 3 - Quai Brûle-Tabac
13516 Port-St-Louis-du-Rhône
France



SITE ARCELORMITTAL
Quai Acier
13270 Fos-sur-Mer
France



Customer Service
contact@sosersid.com
Tél. : +33(0)4 65 29 01 47



Spécialiste
BREAKBULK
VRACS SECS
COLIS LOURDS

3 Terminaux



Avec toutes les
connexions



NEW

NEW SERVICE!
Breakbulk & Heavy
lifts on
ARCELORMITTAL
Regular lines with
SOSERSID!



ArcelorMittal



Plus d'informations sur :

www.sosersid.com



ÉDITORIAL

Reconfinement : le spectre d'une crise économique durable



Alors que la France est entrée dans une deuxième période de confinement, le spectre d'une crise économique plus durable que prévu s'annonce-t-il ?

Pour les acteurs du monde des transports et de la logistique, la question devient plus brûlante que jamais.

Avec en toile de fond des indicateurs qui sont vite retombés dans le rouge en Europe, dans le sud de la France, comme partout ailleurs, nombreux sont ceux qui s'interrogent.

Pourtant, le reconfinement ne devrait pas se traduire par un effondrement financier comme au printemps. Car les contours de cette période de restriction ont été allégés pour éviter de mettre l'économie à l'arrêt. Les industries et les entreprises de service sont autorisées à poursuivre leur activité en respectant les règles sanitaires.

Mais elle devrait rapidement influencer sur la consommation et donc sur les volumes qui transitent par les ports et les aéroports. Dans quelle proportion ce nouveau confinement risque-t-il de faire baisser le niveau des importations européennes qui transitent par les ports et les aéroports du sud de la France ?

Pour toutes les professions captives, telles que les entreprises de services portuaires ou aéroportuaires (pilotes, lamaniers, agents maritimes, acconiers,

handlers), qui avaient eu beaucoup de mal à sortir indemnes de la crise du printemps puis d'un confinement survenu juste avant l'été, l'annonce de l'exécutif a sonné comme le glas.

Les transporteurs maritimes et aériens ainsi que les logisticiens vont devoir une nouvelle fois se faire à l'idée que la courbe des volumes de marchandises qui commençait à remonter va une nouvelle fois baisser. Dans des proportions moindres qu'au printemps où le premier confinement était total.

Autre différence par rapport au confinement du printemps, en Chine, les usines tournent à plein régime. En Méditerranée, les taux de fret ne vont pas remonter car l'offre de transport restera excédentaire eu égard à la stagnation, voire à la baisse de la consommation européenne.

En matière de passagers, les aéroports de Marseille et de Nice vont subir un coup d'arrêt, le port de Marseille-Fos, Toulon et Nice ne verront pas de sitôt les armateurs redémarrer leurs programmes de croisière. Le manque de visibilité à moyen et long terme ne s'améliore pas. L'idée du spectre d'une crise économique durable se renforce.

Vincent Calabrèse

LOGI PORTS SHUTTLE
SOGESTRAN GROUP

**LE MULTIMODAL
AU SERVICE DU MARITIME**

MULTIMODAL

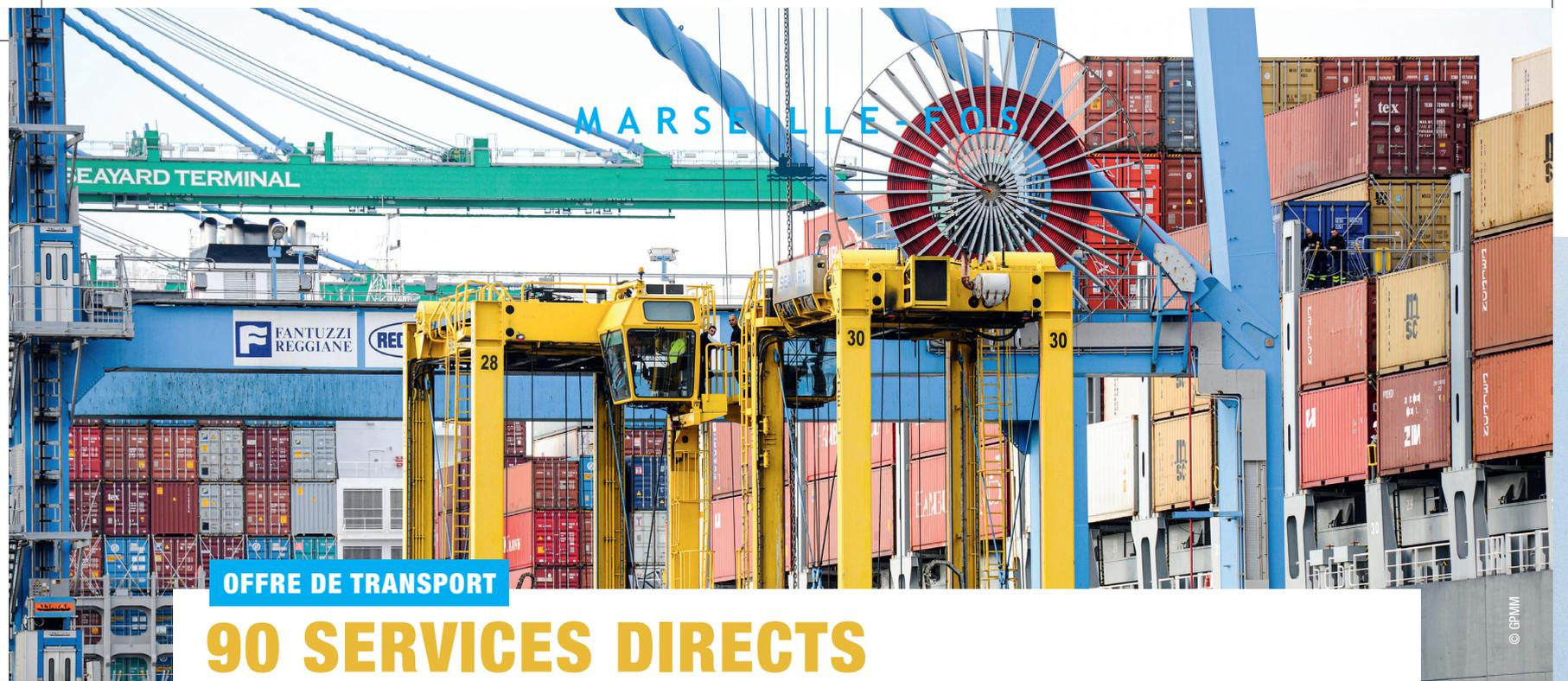
E-mail : import@logips.eu - export@logips.eu - booking@n-p-s.eu
Tél. : +33 2 35 53 50 32 - +33 4 26 44 66 01 - +33 3 61 58 37 87

www.logips.eu

www.lantenne.com

Les transports au quotidien





OFFRE DE TRANSPORT

90 SERVICES DIRECTS et une centaine en transbordement

Pour le port de Marseille, l'évolution de l'offre de transport maritime au cours des derniers mois de 2020 a été marquée par deux fermetures de services et l'arrivée de trois nouvelles lignes. Quarante-vingt dix services directs et 101 offres en transbordement sont répertoriés.

Au cours des trois premiers trimestres de 2020, l'offre de transport maritime du Grand Port maritime de Marseille-Fos (GPMM) n'a pas connu d'évolutions majeures. La direction de l'établissement portuaire a toutefois relevé deux fermetures de services.

Dans les bassins Ouest, Maersk a suspendu en juin son service hebdomadaire reliant Fos à l'Amérique du Nord. Un arrêt ayant pour effet des pertes de volumes pour l'opérateur Seayard.

Dans les bassins Est, Borchart Lines (représenté par Marmedsa et opéré par Intramar) a suspendu son service Bosphorus (lire page 36).

Dressant l'inventaire des nouvelles lignes lancées cette année, le GPMM mentionne l'ouverture en février d'un service roulier par Glenhallen sur la Libye. La ligne, opérée sur le Terminal roulier sud (TRS), dessert Sagunto et El Khoms. L'espagnol JSV a également créé une ligne hebdomadaire sur la Turquie en juin puis passé un accord avec CMA CGM en septembre. La liaison entre l'Espagne, Marseille et les ports turcs a amélioré alors sa fréquence en prenant un rythme hebdomadaire.

À Fos, Maersk Line, sous le label Sealand, a ouvert en juillet un service feeder en Méditerranée occidentale. Baptisé Balearic Ligurian Link, il touche les ports d'Algésiras, Tanger Med, Vado Ligure et Barcelone. Ce nouveau service est opéré par Seayard.

TROIS NOUVELLES LIGNES OUVERTES ET DEUX EN SUSPENSION

Au total, le GPMM évalue à 90 le nombre de services directs et 101 les offres de transbordement.

Avec 17 services directs hebdomadaires, la zone Algérie-Maroc figure en tête. Deux pays suivis de la zone Méditerranée

*“17 services directs
sur la zone Algérie-Maroc et 11
sur la Méditerranée orientale
et la mer Noire”*

orientale-mer Noire, avec 11 services. Le sud de l'Europe (la Corse, l'Italie et l'Espagne) se situe en troisième position, avec 10 escales. Une zone succédée par le Proche-Orient (8 services) et la zone Tunisie, Libye, et Malte (6 services).

Au septième rang, plusieurs zones situées dans la partie orientale du monde sont desservies dans le cadre de 5 services directs. Tel est le cas de l'Extrême-Orient, la mer Rouge et le golfe Persique. L'Asie du Sud-Est et la côte est de l'Amérique du Nord figurent à la huitième place du classement, avec 4 escales par semaine. L'Inde figure au huitième rang avec trois services. La côte ouest de l'Afrique et côte pacifique de l'Amérique du Nord suivent toutes deux avec 2 services.

Un départ par semaine est proposé sur L'Afrique du Sud, l'océan Indien. Deux pays qui ferment la marche du classement.

DOUZE LIAISONS AVEC L'AFRIQUE DU SUD ET DE L'EST

En matière de liaisons en transbordement, figure en premier lieu l'offre de transport Afrique du Sud et de l'Est avec 12 services. L'Australie et l'Océanie suivent avec 10 services, devant l'Afrique de l'Ouest (10 services), l'Inde (7 services) et la côte atlantique de l'Amérique du Sud (7 services également). L'océan Indien est desservi via six services, la zone Tunisie-Libye-Malte et la Méditerranée orientale sont accessibles via cinq autres.

L'Algérie et l'Amérique centrale sont deux zones desservies au travers de quatre services en transbordement. Quant aux zones Sud Europe, Amérique du Nord et Bahamas, Antilles, Caraïbes, elles sont autant de destinations touchées trois fois par semaine via un autre port. Enfin l'Europe du Nord n'est reliée à Marseille-Fos que deux fois.

Vincent Calabrèse



© LOGI PORTS SHUTTLE

GPMM

FER ET VOIE D'EAU : “La résilience des modes massifiés”

Malgré une croissance de trafic freinée par la crise, le fer et le fleuve ont conservé leur “souplesse et leur adaptabilité” sur les installations portuaires de Marseille-Fos. L’analyse de Fabienne Margail, la chef du département hinterland du GPMM, qui ont observé une “résilience des modes massifiés”.

Souplesse et détermination... Tels sont les maîtres mots que Fabienne Margail a retenus en observant l’évolution de l’offre de service massifiée pour l’année qui s’achève.

Au plan fluvial, sur fond de crise sanitaire, et malgré l’accident de l’écluse de Sablons (Isère) survenu sur le

Rhône, les deux opérateurs présents à Fos dans le conteneur (Logi Ports Shuttle et Greenmodal) ont conservé chacun leurs trois barges hebdomadaires sur l’axe rhodanien, explique la chef du service hinterland du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), précisant que Logi Med Shuttle a remis en service récemment sa troisième ligne sur Lyon. “Les opérateurs ont fait



preuve de souplesse. Ils ont adapté leurs fréquences à l'évolution du trafic", analyse Fabienne Margail.

Quant aux céréales, à ses yeux, il s'agit d'une filiale qui reste fidèle à la voie d'eau sur le Rhône puisque "80 % des volumes de cette filière continuent d'utiliser le fluvial".

UN SIXIÈME TRAIN EN PERSPECTIVE VERGÈZE-FOS

En matière ferroviaire, le constat à peu près identique. Dans le conteneur, le GPMM a observé une croissance de 6% des parts de marché pour le seul mois de septembre par rapport à septembre 2019.

"Six barges par semaine entre Fos-sur-Mer et Lyon"

Deux ans après sa création, l'opérateur de la ligne Vergèze-Fos continue d'assurer ses cinq liaisons par semaine pour connecter l'usine Perrier au terminal conteneurisé des bassins Ouest. La responsable du département hinterland du GPMM indique qu'un sixième train par hebdomadaire est prévu.

Quant aux liaisons avec la Suisse pour relier l'usine Nestlé à Fos-sur-Mer, elle ajoute que des perspectives de développement sont envisagées.

"Au total, le réseau portuaire de Marseille-Fos dénombre 10.000 trains par an", précise-t-elle. Et d'analyser: "Dans un contexte économique chahuté, les écosystèmes se sont maintenus". Elle rappelle que le GPMM a vu transiter 9 millions de tonnes de fret par voie ferrée et 3 millions par voie fluviale en 2019.

À propos des travaux visant à créer la "virgule" sur le terminal Graveleau à Fos, elle indique qu'ils devraient avoir lieu en 2021. Elle estime qu'ils visent à "accompagner la croissance du trafic ferroviaire" et de "gagner en capacité et en sécurité". Cette liaison interne sur le terminal permettra de réaliser des trains complets.

Sur un total de 57 millions d'euros, le GPMM maintient ses investissements de 22 millions d'euros en matière d'infrastructures ferroviaires, a assuré la responsable du département hinterland.



Fabienne Margail,
chef du département hinterland
du GPMM

Vincent Calabrèse

L'unité fait la force

La chaîne de services Arkas répond de la manière la plus efficace aux besoins et aux exigences des clients en proposant une large gamme de services, du transport maritime aux services portuaires, d'agence et de logistique.



GPMM

LE TRAFIC PHOCÉEN en berne sur les neuf premiers mois

La crise sanitaire a lourdement pesé sur le volume du tonnage global du port de Marseille-Fos au cours des trois premiers trimestres de l'année. Alors qu'il s'était élevé à 60 millions de tonnes au cours des neuf premiers de 2019, en cumul à fin septembre il se rapproche de la barre des 50 Mt.

Comme les principaux grands ports d'Europe, celui de Marseille-Fos est victime de la pandémie. Les premiers chiffres globaux attestent de la tendance. Pour le seul mois de septembre, le Grand Port maritime de Marseille (GPMM) dit avoir vu son activité marquer une baisse de 9 %. Avec cette diminution, le trafic global s'est établi à 6,04 millions de tonnes pour l'ensemble des deux bassins.

En cumul sur les neuf premiers mois de l'année, le port phocéén a enregistré une perte de trafic de 15 %. Ce recul a tiré vers le bas le tonnage global à 51,3 millions de tonnes, selon les premières estimations de l'établissement portuaire.

MAUVAIS PREMIER SEMESTRE

À l'issue d'un premier semestre marqué par le premier confinement, le GPMM avait enregistré un volume total de 33,6 millions de tonnes, en chute de 15 % par rapport aux six premiers mois de 2019.

À 20 millions de tonnes, les vracs liquides, filière représentant le plus fort tonnage pour le port phocéén, avaient reculé de 13 %.

Les vracs solides n'avaient terminé les six premiers mois de l'année que sur une érosion de 1 %, avec 4,9 millions de tonnes.

La bonne tenue de la campagne céréalière avait permis de limiter la casse en termes de tonnage, avait expliqué l'établissement portuaire en juillet.

Quant aux marchandises diverses, elles avaient reculé de 15 %, pour s'établir à 8,7 millions de tonnes. Dans cette filière, le conteneur avait baissé de 17 %, à 617.105 EVP. Quant aux véhicules, ils avaient plongé de 23 %.

Enfin, le trafic passagers avait fortement souffert au cours des six premiers mois de l'année. Leur nombre avait baissé de 59 % sur les lignes régulières ferries et de 84 % dans la croisière.

Avec le reconfinement qui vient de démarrer (même si celui-ci ne devrait pas bloquer l'économie), le dernier trimestre de l'année ne devrait pas connaître un inversement de la tendance. Avec le maintien de l'activité industrielle en France, les volumes devraient moins pâtir de la crise qu'au cours du premier confinement.

Vincent Calabrèse

*“Perte de 15 % au cours
des trois premiers trimestres”*



GPMM

L'OFFRE ÉNERGÉTIQUE du port verdict

La transition environnementale à Marseille-Fos passe par la fourniture d'énergies "vertes" et compétitives à ses clients. L'accès au gaz naturel liquéfié et à l'électricité à quai se développe sur le port provençal et la révolution vers l'hydrogène décarboné s'y prépare.

La lutte contre la pollution atmosphérique est un enjeu stratégique pour les ports. Dans le bassin méditerranéen et en France, Marseille-Fos est à la pointe pour réduire ses émissions grâce à la diversification de son offre énergétique. En témoigne l'augmentation du nombre de soutages en gaz naturel liquéfié

(GNL) opérés sur le port. "40 y ont été réalisés en 2019 et 75 sont prévus cette année", précise le délégué général du Grand Port maritime de Marseille-Fos (GPMM) Stéphane Reiche.

Pour répondre à une demande en croissance, Marseille-Fos adapte ses outils et méthodes d'avitaillement en GNL depuis les terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer. "En 2021, les paquebots

et les porte-conteneurs propulsés grâce au GNL, notamment les derniers-nés de CMA CGM, bénéficieront d'un service d'avitaillement ship-to-ship", annonce Stéphane Reiche.

MONTÉE EN PUISSANCE DE L'OFFRE ÉLECTRIQUE À QUAI

Le port phocéen se distingue aussi par son offre électrique pour les navires à quai. "Nous sommes leaders en France et en Méditerranée dans ce domaine. Depuis janvier 2017, les navires de La Méditerranée qui desservent la Corse disposent de branchements à quai. L'extension de ce service est en cours pour ceux de Corsica Linea", rappelle Stéphane Reiche. Le GPMM exploite aujourd'hui six quais électrifiés pour les ferries desservant la Corse. "Ces installations diminuent de 10 à 15% les émissions de gaz à effet de serre des navires à quai dans les bassins de Marseille", estime le délégué général du port.

Un début puisque les quais du Cap Janet – dédiés aux services réguliers avec la Tunisie et l'Algérie – seront équipés en 2022. Cette offre électrique sera disponible dès l'an prochain pour les escales de croisière. "À terme, 80% des paquebots non GNL auront accès à un branchement électrique à quai", promet Stéphane Reiche.

L'énergie utilisée pour alimenter ces navires "branchés" est fournie actuellement par Enedis sous certificats d'origine

renouvelable. Le port projette "d'injecter l'électricité produite à partir de toitures photovoltaïques en cours d'aménagement sur son domaine". Pour les besoins des branchements à quai, la puissance électrique garantie annuelle du GPMM sera multipliée par cinq d'ici 2025, passant de 10 à 50 MWh.

DEVENIR UN HUB "HYDROGÈNE"

La mise en œuvre de la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné, présentée le 8 septembre dernier, prévoit 7 milliards d'euros d'investissement d'ici 2030, dont 2 milliards issus du plan France Relance. Celui-ci encourage la création d'écosystèmes "recherche-production-consommation" autour de l'hydrogène décarboné.

C'est dans cette perspective que le GPMM et les acteurs industriels-portuaires ambitionnent de devenir un hub national dédié à cette énergie. Marseille-Fos a tous les atouts, selon Stéphane Reiche, : "des capacités d'import-export, de stockage et de distribution par pipeline; des besoins énergétiques locaux importants dus à la présence d'industries; des services logistiques et de transport multimodal ainsi que des capacités de production et d'innovation".

Érick Demangeon

"Pour les besoins des branchements à quai, la puissance électrique du port sera multipliée par cinq d'ici 2025"



L'offre intégrée la plus flexible, la plus complète et la plus courte vers l'Algérie, les USA, les Caraïbes, l'Afrique et l'East-Med

Med Europe Terminal

Service Cotation (colis spéciaux, CFS, relevage...)
commercial@medeurope.fr
Informations (escales, contacts, horaires...)
www.med-europe-terminal.com



Marseille Manutention Terminal Roulier Sud

L'Autoroute de la Mer vers l'Afrique du Nord grâce à ses 9 départs/semaine :

- Tunisie
- Algérie
- Maroc
- Libye

Service Cotation (colis spéciaux, CFS, relevage...)
ops@marseille-manutention.com
Informations (escales, contacts, horaires...)
www.marseille-manutention.com



Hervé Martel souhaite voir le projet routier aboutir, mais défend également l'intermodalité du GPMM

ROUTIER

LA LIAISON FOS-SALON revient au débat

Le débat public sur la liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence, réclamée depuis cinquante ans, boucle sa phase préparatoire et permet désormais à chacun d'exprimer son avis sur la pertinence du projet. Des expressions que l'État utilisera pour choisir l'une des trois options qu'il défend.

Le débat public sur le projet de liaison routière entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence est entré dans sa seconde phase le 28 septembre. Une série de réunions initiée à Miramas doit permettre à l'ensemble des citoyens d'exprimer leur opinion sur la réalisation de "l'A56", qui doit relier le Grand Port maritime de Marseille-Fos (GPMM) à l'autoroute. Un projet déclaré "urgent et d'utilité publique"... en 1976.

Avec le choc pétrolier et le ralentissement de l'activité économique qu'il a engendré, c'est une simple deux-voies, la route nationale 569, qui a finalement été construite dans les années 80. Une infrastructure basique qui n'a jamais satisfait les professionnels : "Après plus de cinquante ans d'attente, cette liaison doit être réalisée sans délai !", résume l'Union maritime et fluviale (UMF) qui a déposé un "cahier d'acteur" auprès de la commission du débat public pour exposer ses arguments en faveur du projet.

Suite page 16

ROAD TRANSPORT EUROPE & MAGHREB



TRANSPORT & LOGISTICS

Jost Group



AIR & SEA FREIGHT

Specialized
in containerized
cargo

WATER RAIL CONNECTION



ZONE PORTUAIRE

RADÈS • TUNISIE

WEISWAMPACH • LUXEMBOURG

info@jostgroup.com

www.jostgroup.com

T +352 27 00 27 27 240

JOST LIFE IN MOTION

MARSEILLE-FOS



Lundi soir à Miramas, le président du GPMM, Hervé Martel, est venu défendre l'importance de cette route pour l'activité du port, sans négliger pour autant les autres modes de transport : "Nous ferons le maximum pour développer le ferroviaire et le fluvial", assurait-il.

"Les poids-lourds doivent parcourir plus de 30 km et franchir neuf carrefours"

CINQUANTE ANS D'ATTENTE

Aux côtés du GPMM, des chambres de commerce Aix-Marseille-Provence et Pays d'Arles et des communes de Miramas, de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer, l'UMF insiste sur "l'extrême nécessité" d'une route qui améliorera "la fluidité et la performance du transport de marchandises", des "facteurs clés" pour le développement industriel-portuaire. Les acteurs économiques assurent que le redimensionnement de la voie réduira dans le même temps les nuisances pour les riverains. Marseille-Fos est "le seul grand

port européen qui ne soit pas directement relié à une autoroute, déplore l'UMF. Les poids-lourds doivent parcourir plus de 30 kilomètres sur une route départementale puis nationale bidirectionnelle et franchir neuf carrefours giratoires pour rejoindre l'A54 et l'A7 à Salon".

VIEUX PROJET, NOUVEAU CONTEXTE

Trois options d'aménagement sont présentées aujourd'hui au débat. Elles combinent autoroutes ou voie express avec une amélioration ou un nouveau contournement de Fos-sur-Mer. Des projets dont le coût estimé en 2015 varie entre 272 et 533 M€.

Les travaux de la commission seront bouclés en décembre. Celle-ci produira son compte-rendu en février prochain pour permettre à l'État, maître d'ouvrage, de se positionner au printemps sur son projet. Il faudra encore ensuite engager de nombreuses études, sur la faisabilité et l'impact d'une telle infrastructure comme sur son financement pour envisager l'enquête publique qui doit déboucher sur une nouvelle déclaration d'utilité publique en 2025. Si le calendrier ne connaît pas d'aléa, les travaux pourraient démarrer en 2027 pour une livraison en 2030.

Caroline Garcia

UMF
Union Maritime et Fluviale
de Marseille-Fos

MARSEILLE-FOS VOYONS GRAND !

UMF, MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

24 PROFESSIONS	13 ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES	450 ENTREPRISES	41 500 EMPLOIS LIÉS AU PORT
-------------------	--	--------------------	--------------------------------

04 91 99 49 90 WWW.UMF.ASSO.FR
22, AVENUE ROBERT SCHUMAN LE MURANO - CS 80390 13 235 MARSEILLE CEDEX 02



JAUBERT DOUANE
INTERNATIONAL

LA DÉCLARATION EN DOUANE POUR SEULE VOCATION

Si, dans le secteur du transit, de nombreuses sociétés ont embrassé le métier de la commission de transport internationale, la jeune société Jaubert Douane International (JDI), créée en juillet 2020 près de Cavaillon (Vaucluse), sur la commune de Plan-d'Orgon, a pour seule vocation l'accomplissement des formalités en douane et le conseil associé.

Selon Georges Jaubert, son fondateur, "l'arrivée à grands pas du Brexit, la complexité de certains dossiers nécessitant une véritable expertise, l'administration des douanes se montrant davantage à l'écoute des entreprises depuis quelques années ont été autant d'éléments qui m'ont décidé à créer une entité dédiée à la seule et unique activité douane, sans activité transport". Les régimes douaniers spécifiques font partie des spécialités qu'il a développées tout au long de sa carrière.

Parmi les outils dont dispose Jaubert Douane International (JDI) figurent déjà le dédouanement centralisé national (DCN) au bureau d'Avignon ainsi que Delta G deux temps, la combinaison des deux permettant de réaliser les procédures de dédouanement partout en France, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il mise en outre sur un agrément OEA pour le premier semestre 2021.

Sur les huit salariés que compte l'entreprise dirigée par Georges Jaubert, six sont des déclarants en douane. Quatre mois après sa création, le commissionnaire en douane a implanté des déclarants sur la zone Calais-Dunkerque, Fos, Marseille, Paris-Rungis, Le Havre, Toulouse, Perpignan et Toulon.

Les denrées périssables, les produits pharmaceutiques et chimiques font partie du fonds de commerce principal de JDI. Georges Jaubert précise toutefois que la société s'intéresse également à toutes les marchandises et à tous les régimes douaniers jusqu'au plus spécifique.

Les trente-huit d'expérience de Georges Jaubert

Georges Jaubert met aujourd'hui à profit son expérience acquise au fil des trente-huit premières années de sa vie professionnelle. Il a démarré sa carrière chez Danzas en tant qu'employé de transit avant de gravir les divers échelons jusqu'à accéder aux fonctions de responsable douane. Alors que le groupe avait changé de mains pour devenir DHL Freight, il a pris la direction de l'agence de Cavaillon en 2005. En 2013, il gravit un nouvel échelon en devenant directeur d'agence pour toute la région Sud de France, sa responsabilité allant de Perpignan jusqu'à Gap. Tout au long de ces années dans la grande maison DHL, il devient un professionnel connu et reconnu par ses pairs et par les douanes françaises pour son professionnalisme, sa fine connaissance des procédures et sa constante recherche de modernité dans la technique déclarative et l'organisation de ses équipes.

Après avoir quitté le groupe en 2016, il entre chez le commissionnaire de transport Prolog, dont le siège est à Marseille, pour un nouveau défi, celui d'y créer l'activité de déclaration en douane. Trois ans après, fort d'un grand succès dans sa mission, il est récompensé en prenant la direction générale de la jeune société et se forme à l'administration d'une entreprise. Dans la continuité, et afin de relever le dernier défi de sa carrière, il crée en juillet dernier Jaubert Douane International. Une société qui présente déjà, selon lui, "un certain succès puisque tous les jours, de nouveaux clients français et britanniques nous contactent". Jaubert Douane International a déjà contractualisé plus de 25.000 déclarations pour sa première année d'opération en 2021, et continue de s'organiser dans les dernières semaines jusqu'au Brexit, en particulier sur le travail de nuit et l'organisation des visites sanitaires.

Georges Jaubert,
fondateur



Jaubert Douane International

786, avenue des Vergers
13750 Plan d'Orgon

www.jdinter.eu

téléphone : 06.74.70.12.09

mail : georges.jaubert@jdinter.eu



VIA MARSEILLE-FOS

LE PROGRAMME ANNUEL de l'association chamboulé par la crise

L'association Via Marseille-Fos a dû s'adapter cette année au contexte de la crise sanitaire. Le programme d'actions est revisité mais l'élaboration d'un projet de "cartographie interactive" est en cours. Les explications sont livrées par Philippe Zichert, le président de l'association promotionnelle.

Coronavirus oblige, Via Marseille-Fos (VMF) a connu, elle-aussi, une année singulière. Pour son président, Philippe Zichert, tenir la barre de l'association de promotion de la place portuaire marseillaise dans ce contexte n'a pas été une simple affaire.

Les salons Euromaritime, qui se tenait pour la première fois dans la Cité phocéenne, puis Fruit Logistica, qui s'est déroulé à Berlin, ont été les deux événements auxquels VMF a pu participer. En juin, elle a pris part à la SITL, première foire exposition de l'année passée en mode virtuel.



L'association, qui devait être partenaire du colloque TIPS, prévu les 17 et 18 novembre à Lyon, a appris que l'événement était converti en mode virtuel.

MANQUE DE VISIBILITÉ POUR 2021

Quant au programme d'opérations prévues pour 2021 par l'association, le manque de visibilité qui règne encore ne lui permet pas véritablement de savoir si elle pourra conduire les professionnels de la place portuaire à se rendre à des missions promotionnelles ou des salons. Un programme d'actions, pas encore finalisé, devrait sans doute comprendre des missions dans l'hinterland (Lyon et Strasbourg), des visites en Allemagne (Duisbourg et Ludwigshafen) et quelques salons internationaux (Fruit Logistica, Break Bulk, Logitrans...).

“Des missions organisées dans l'hinterland?”

Mais tout ce programme reste suspendu à la fin de la crise sanitaire dont personne ne connaît encore l'issue dans une Europe en partie reconfinée.

Philippe Zichert mentionne la participation distancielle de Via Marseille-Fos à la deuxième édition de Piers of the future le 19 novembre et au Smart Port in Med 2 du 24 novembre. Deux manifestations aidant le port phocéen à renforcer son positionnement à l'international.

Mais ce contexte non favorable n'a pas empêché VMF à s'atteler à une opération baptisée “cartographie interactive”. Un chantier

visant à répertorier sur internet tous les savoir-faire et spécificités des entreprises de la place portuaire. Pour Philippe Zichert, ce futur “catalogue interactif servira de base de recherches gratuite pour la clientèle du port”.

L'association espère mettre en ligne “cet outil à vocation pédagogique et commerciale dès le début de l'année prochaine”. Il a l'ambition de pouvoir se faire une idée de la diversité des métiers et de repérer notamment les entreprises innovantes.



Philippe Zichert, président de VMF

“CARTOGRAPHIE INTERACTIVE”

Autre sujet qui tient à cœur du président de l'association, le pacte d'engagement auquel la structure a adhéré cette année. Il a été signé par l'ensemble des acteurs portuaires pour tenter de réparer les dégâts causés par la crise sociale du début d'année et, dans un deuxième temps, ceux occasionnés par la crise sanitaire jusqu'à la fin décembre.

Vincent Calabrèse

marmedsa
NOATUM SHIPPING AGENCY

L'excellence dans les services maritimes

www.noatummaritime.com



UNION MARITIME ET FLUVIALE DE MARSEILLE-FOS

LES PREMIERS EFFETS du pacte de relance attendus pour la fin de l'année

Crise sanitaire oblige, c'est dans le cadre d'une assemblée générale reportée de trois mois que l'Union maritime et portuaire de Marseille-Fos a enfin pu rassembler en septembre la place portuaire phocéenne pour présenter son "pacte de relance et de compétitivité". Des mesures incitatives dont elle attend les premiers résultats à la fin de l'année.

Dans le cadre de cette stratégie de place “visant à caler la roue”, selon Jean-Claude Sarremejeanne, le président de l'Union maritime et fluviale (UMF) de Marseille-Fos, en cette période de “manque de visibilité” pour les professionnels locaux, un train de mesures commerciales a été présenté aux acteurs économiques dans le prolongement des mesures annoncées il y a quelques mois.

“Il va falloir poursuivre les efforts”

Parmi les plus concrètes figurent des réductions de droits de port, un moratoire sur les pénalités liées aux objectifs de trafic pour les manutentionnaires et des remises sur les frais de stationnement des navires.

DROITS DE PORT REVUS À LA BAISSÉ DANS LE CONTENEUR ET LE RO-RO

Hervé Martel, le président du directoire du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), a ainsi annoncé aux représentants de la communauté portuaire une ristourne de 50% de ces droits de port pour les lignes conteneurisées pendant quatre mois ainsi que pour le trafic en transbordement. Il a en outre annoncé une réduction de 30% pour les lignes internationales ro-ro, ro-pax et pour les car-carriers.

L'établissement public ne s'arrête pas à ces mesures destinées aux armateurs. En cette période de crise où la progression des volumes sur les terminaux portuaires ne peut plus être réalité pour les manutentionnaires, il prévoit également de ne plus sanctionner les objectifs de trafic. Le GPMM renonce aux pénalités prévues par les conventions de terminaux. Il va appliquer des remises sur les frais de stationnement pour les navires. Une mesure qui concerne essentiellement le secteur de la croisière, fortement touché cette année par le coronavirus.



Jean-Claude Sarremejeanne,
président de l'Union maritime et
fluviale de Marseille-Fos (UMF)

Du côté de la communauté portuaire, l'entreprise informatique MGI a annoncé le jour-même consentir un effort commercial afin de promouvoir la place portuaire. Elle offre des droits d'entrée gratuits au Cargo Community System Ci5 pendant trois mois aux chargeurs et leur proposera des conditions d'accès préférentielles à compter de début 2021.

SEPT AXES PRIORITAIRES POUR LES 450 ENTREPRISES

Fluidité, fiabilité, environnement, sûreté et sécurité, développement de nouveaux services aménagements et investissements et développement commercial. Pour Jean-Claude Sarremejeanne, les mesures commerciales prises par le port de Marseille-Fos ou MGI concourent aux sept axes d'action essentiels faisant partie de la stratégie globale de la place portuaire.

“On a accusé une baisse d'activité qu'on a tenté d'amortir. La crise est un élément fondateur d'un nouveau départ”, a expliqué le président de l'UMF. Sur fond de difficultés, il estime que la communauté portuaire “est de plus en plus soudée”.

Avec l'annonce de ces mesures incitatives, il attend des 450 entreprises un retour positif mais se dit conscient qu'il va “falloir poursuivre les efforts dans trois domaines: la fluidité, la qualité et la sécurité”.

Jean-Claude Sarremejeanne, pour qui “la cohésion reste le moteur principal de la place portuaire”, n'en oublie pas pour autant les questions environnementales. Et d'élargir à la communauté portuaire l'esprit du projet stratégique du GPMM qui tend vers “un port toujours plus vert pour une économie plus bleue”.

Le président de l'UMF a prévu un nouveau rendez-vous dans les prochaines semaines pour annoncer de nouvelles mesures.

Vincent Calabrèse



**CONCEPTION
ETUDE
REALISATION
LOGISTIQUE**

CERL L'ARCHITECTE DE VOS DEFIS LOGISTIQUES

Spécialiste du transport hors gabarit,
projet industriel maritime et aérien

CERL Lyon
235 rue Denis Papin
38090 Villefontaine
Tel. +33 (0)4 74 92 66 00

CERL Paris
3 rue Gabriel Péri
92250 La Garenne Colombes
Tel. +33 (0)1 46 49 15 46

Organisateur de
transport international





info@cerl.fr - www.cerl.fr - Membre de GTO, GPLN & CLC network



CMAF

LES ARMATEURS MARSEILLAIS “tiennent le cap”

Pour les membres du Comité marseillais des armateurs français, la crise sociale du début de l'année, celle de la Covid-19 et les problèmes de relève d'équipage engendrés constituent les principaux événements qui auront marqué l'année. Rencontre avec Alain Mistre, son président, qui estime qu'ils ont malgré pu “tenir le cap”.

Pour la dizaine d'armateurs que compte le Comité marseillais des armateurs français (CMAF), 2020 s'annonçait à l'origine comme une année de transition avec la mise en place de la réglementation IMO 2020 et les investissements nécessaires pour s'y conformer, se souvient le président Alain Mistre. Mais l'année n'a pas commencé comme prévu. Dès le début, elle a réservé de bien mauvaises surprises. Les armements marseillais ont connu les premières difficultés avec les suites du mouvement social liée à la réforme des retraites dans les ports français qui avait démarré en décembre 2019 avec l'opération "ports mots", rappelle-t-il. Les compagnies ont été également confrontées à leur tour aux premiers effets du coronavirus, puis au confinement du printemps.

PERTES DE VOLUMES SUR LES CARAÏBES, LA CORSE

"De nombreux armateurs marseillais tels que Ponant, CMA CGM, Marfret et Corsica Linea ont souffert de la crise dès janvier", souligne-t-il. Il estime à titre d'exemple que Marfret et CMA CGM, dans le cadre de leur service commun Méditerranée-Caraïbes, ont perdu de gros volumes. Quant aux liaisons sur la Corse, il souligne qu'elles ont souffert de la perte de flux de matériel de construction, de tonnage dans le secteur de l'acier et de voitures pendant le confinement. Quant à l'Algérie, il rappelle que ses frontières sont toujours fermées.

Alain Mistre indique que les membres du CMAF ont d'ailleurs pensé à avoir recours au prêt garanti par l'État (PGE). Il souligne l'intérêt du deuxième "pacte d'engagement" mis en place par la place portuaire marseillaise. Selon lui, les réductions de droits de port, les efforts consentis par les professions telles que les lamanes et les pilotes et les frais de stationnement revus à la baisse devraient permettre de rendre le port phocéen plus attractif en cette période de crise.

En matière de problème de relève d'équipage, il indique que les opérations de lobbying conduites par le comité ont permis de trouver des appuis du côté du RIF (Registre international français).

BAISSER LES ÉMISSIONS DE CO₂ DE 2 % PAR AN ENTRE 2023 ET 2030

Mais le CMAF n'en a pas oublié pour autant le volet de la transition énergétique. "Pour 2020, on s'était tous préparés à utiliser un carburant avec une teneur en soufre inférieure à 0,5%", rappelle Alain Mistre. Il indique à ce sujet que CMA CGM prévoit d'équiper de scrubbers de ses 80 navires et Corsica Linea trois unités.

En matière d'évolution du carburant, abordant le GNL, il cite le méga porte-conteneurs "CMA CGM Jacques Saadé" ainsi que le "Commandant Charcot", un paquebot de la compagnie marseillaise Ponant. Il ajoute que Corsica Linea prendra livraison en 2022 auprès du constructeur italien Vicentini d'un car-ferry qui utilisera également ce type de combustible comme carburant.

Toujours en matière de GNL, Alain Mistre explique que le CMAF a œuvré notamment avec le groupe Total. "À Marseille, il faut être prêt à avitailler les navires. Notre objectif est de baisser les émissions de dioxyde de carbone de 2 % par an entre 2023 et 2030, pour nous conformer à la réglementation internationale".

Toujours au chapitre de la transition énergétique, le président du comité ajoute que les armateurs marseillais ont même commencé à travailler sur l'élaboration de la zone de faibles émissions de soufre (Seca) en Méditerranée.

Les armateurs ont prévu de débattre le 19 novembre à l'occasion d'une plateforme consacrée au GNL, au branchement électrique des navires à quai...

Vincent Calabrèse



Entreposage



Container



Convoyage



Tautliner

**BEST WAY
TO SATISFACTION**

Spécialiste dans l'affrètement et l'organisation des transports

786 avenue des Vergers - ZI du Pont - 13750 Plan d'Orgon

www.2vfret.com - 04 88 60 59 32 - contact@2vfret.com



AACN

Covid-19 : les **AGENTS MARITIMES** marseillais redoutent un “retour de bâton”

À l'instar de nombreuses professions dont l'activité est captive des ports en France, les agents maritimes traversent une mauvaise année à Marseille-Fos. Ils ont commencé 2020 avec le mouvement social qui avait démarré en décembre 2019 puis se sont trouvés confrontés à la crise sanitaire.

À l'issue d'une assemblée générale qui s'est déroulée avec trois mois de retard en raison de la crise sanitaire, Bruno Scardigli, président de l'Association des agents maritimes et consignataires de Marseille-Fos (AACN), a estimé que la profession craint aujourd'hui “le retour de bâton”. Entre les séquelles du mouvement social du début d'année et les effets secondaires de la crise sanitaire, il redoute le pire pour les mois à venir, insistant notamment sur “la catastrophe” traversée par le secteur de la croisière.

LA PROFESSION ADHÈRE AU PLAN DE RELANCE

N'ayant constaté aucune avancée dans le dossier, Bruno Scardigli a de nouveau évoqué le problème de la relève d'équipage qui sévit depuis que la Covid-19 s'est transformée en pandémie. Aussi regrette-t-il que les marins ne puissent pas quitter le bord des navires au même rythme que précédemment.

Le porte-parole des agents maritimes de la place portuaire estime également que la profession “adhère totalement au plan

de relance” annoncé par le gouvernement. Quant à l'étude de “benchmark portuaire” conduite par l'AACN depuis quelques années (un projet initié par Amal Louis, qui l'a précédé à la tête de l'association), il indique qu'elle a pu reprendre son cours.

Les résultats sont attendus dans cinq semaines, a-t-il précisé. Il a également indiqué que le port de Marseille-Fos “reste plutôt bien placé sur certains types de trafic”. Selon lui, cette étude servira à déterminer “comment s'améliorer sur d'autres domaines”.

Bruno Scardigli a également évoqué une prochaine rencontre avec TLF Overseas. Autre dossier hérité d'Amal Louis, la reconnaissance du métier. Une question que l'AACN continue d'étudier avec Agents maritimes et consignataires de France (AMCF), l'association nationale. Le président du syndicat patronal marseillais insiste sur le fait que “l'agent maritime reste le chef d'orchestre” et appuie “l'esprit de cohésion” qui règne sur la place portuaire.

Vincent Calabrèse



UN AN DE PRÉSENCE À LYON POUR LE GROUPE SUISSE

Avec l'ouverture de son premier bureau à Lyon en 2019, voilà une année que le commissionnaire de transport et logisticien suisse AsstrA-Associated Traffic AG s'est rapproché de sa clientèle française.



Natalia Iwanowa-Kolakowska.
directrice régionale adjointe pour l'UE
et responsable France

Tout au long de cette première année, l'équipe présente au sein de l'agence lyonnaise n'a pas cessé de tisser des liens avec la clientèle locale afin d'adapter ses services dans les secteurs du transport et de logistique à ses besoins.

Son implantation en France s'inscrit dans le droit fil de la stratégie d'élargissement de la présence géographique conduite par le groupe depuis vingt-cinq ans.

AsstrA estime tenir mieux compte aujourd'hui des spécificités régionales du marché et des exigences de la clientèle avec ses nombreux bureaux situés dans l'Union européenne, en Europe, en Asie et aux États-Unis.

Natalia Iwanowa-Kolakowska, directrice régionale adjointe pour l'UE et responsable France, explique : *"La France occupe la deuxième place de l'Union européenne en termes de volume industriel. Ce pays est un acteur important sur les marchés économiques européens et mondiaux. AsstrA coopère depuis longtemps avec des entreprises clientes françaises et l'ouverture d'un bureau dans le pays n'était qu'une question de temps"*.

Pour la prochaine décennie, AsstrA a l'ambition de devenir l'un des dix plus gros opérateurs logistiques en Europe. Pour atteindre cet objectif d'ici 2030, le groupe entend poursuivre son expansion vers l'ouest. Selon la direction du groupe, le bureau de Lyon constitue une base solide pour y parvenir. *"AsstrA est reconnu depuis longtemps comme un partenaire logistique fiable pour les expéditions et les livraisons de marchandises les livrer ou recevoir au sein des pays de la CEI et de l'Europe centrale. Le défi consiste à atteindre le même niveau de confiance en Europe occidentale. Après avoir vu le jour en Suisse, puis ouvert des bureaux en Allemagne, en Belgique et en Italie, il a étendu sa présence en septembre 2019 avec la création du bureau de Lyon"*, a expliqué la société.

Dans un premier temps, l'objectif stratégique du bureau français d'AsstrA à Lyon est de développer le mode routier. Les experts du groupe organisent le transport routier pour les entreprises clientes d'AsstrA à l'international et sur le territoire national. À moyen terme, on prévoit le développement du transport maritime et ferroviaire. La situation géographique de la France favorise les flux de marchandises de transports intermodaux depuis les ports maritimes vers l'intérieur du continent, à des tarifs compétitifs", ajoute Natalia Iwanowa-Kolakowska.

AsstrA France apporte des solutions de transport et de logistique pour un large éventail de clients spécialisés dans l'industrie chimique, la transformation du bois, la construction mécanique, l'industrie automobile, les produits de haute technologie, l'industrie de la mode, ainsi que les industries pharmaceutiques et cosmétiques.



STM

Une année de plus à défendre les **INTÉRÊTS** des **TRANSITAIRES** **MARSEILLAIS**

Au cours de son nouveau mandat, Stéphane Salvetat, le président réélu du Syndicat des transitaires de Marseille-Fos (STM), veut continuer à travailler sur des dossiers qui vont contribuer à faciliter la vie des commissionnaires de transport du port phocéén et de sa région.

Stéphane Salvetat vient d'être réélu pour un cinquième mandat à la présidence du Syndicat des transitaires de Marseille-Fos (STM). Dans le contexte de crise sanitaire qui a marqué la principale partie de l'année en cours, il souligne que "certains transitaires souffrent". Ceux dont l'essentiel de l'activité est portuaire ont perdu cette année 15 % de leur volume d'activité. Quant à ceux

présents sur l'aéroport, ils ont vu, selon lui, leur volume d'activité reculer de 20 % à 30 %.

DISPARITÉS DE DROITS DE DOUANE

S'exprimant sur la santé de la profession en cette fin de troisième trimestre à Marseille-Fos, Stéphane Salvetat explique



qu'elle est variable. Selon lui, "elle dépend des marchés sur lesquels les transitaires marseillais se trouvent". Cette santé reflète, à ses yeux, celle des pays dont ils sont spécialistes. Et de rappeler : "La Turquie se porte bien, l'Algérie se porte mal et la Chine est devenue un marché difficile".

Évoquant les accords de l'UE en matière de droits de douane, Stéphane Salvetat indique la France et l'Allemagne n'ont pas la même attitude que les Pays-Bas. Ceux-ci conduisent davantage "une politique business" que ses voisins. Il lui reproche de parvenir à "siphonner un peu plus les trafics européens".

Concernant les produits surgelés, une filière sur laquelle il travaille depuis quelques années à la présidence du syndicat, il regrette encore que 95% du trafic de poisson transite encore en Europe via Rotterdam.

Stéphane Salvetat et le nouveau conseil d'administration du STM (qui inclut désormais deux femmes supplémentaires, dans un souci de mixité) vont continuer à travailler à la modernisation des services phytosanitaires. Le président se félicite du fait que le nombre d'agents en charge de ce type de trafic à Fos passe d'un à deux.

Le président des transitaires phocéens est conscient qu'au-delà du problème de conjoncture lié à la crise sanitaire, les Pays-Bas ont tout intérêt à faire transiter du fret via Rotterdam puisqu'ils sont parvenus à doubler les droits de douane dans le cadre des accords européens.

TRAVAILLER SUR LES SURESTARIES

Stéphane Salvetat indique que la profession doit également faire évoluer le dossier des surestaries, des frais de détention

et de stationnement. Il rappelle que grâce à l'esprit de cohésion de place portuaire, le remboursement des frais de stationnement facturés pour treize jours pendant la grève de l'hiver 2019-2020 a été obtenu.

Selon lui, "il existe un vide juridique. Le législateur doit statuer". Concernant les nouvelles lignes ouvertes à Marseille en 2020, il met en avant celle par JSV Logistic en juin entre Fos-Barcelone et Istanbul ainsi que la future ligne ro-pax qui sera mise sur le marché fin octobre ou début novembre par La Méridionale sur Tanger-Med.

Côté formation, il indique que le Diplôme d'études supérieures universitaires (Desu) de droit douanier et procédures douanières, prévu à l'origine pour démarrer en septembre 2019, a été retoqué à Paris. Le STM va devoir recommencer la démarche pour obtenir la validation du diplôme.

Le nombre de transitaires présents au sein du STM devrait approcher la centaine en 2020 contre 83 en 2017, soit presque une trentaine de plus en trois décennies. Selon Stéphane Salvetat, le nombre d'adhérents progresse, malgré les opérations de fusion et absorption que la profession traverse.

Vincent Calabrèse



Stéphane Salvetat,
président du Syndicat des
transitaires de Marseille-Fos (STM)

 **Port de Barcelona**

Port de Barcelona
always looking ahead

www.portdebarcelona.cat



SEMFOS

Une année 2020 très contrastée pour **LES ENTREPRISES LOCALES**

Dans les deux bassins du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), les entreprises de manutention auront dû affronter cette année les effets de la pandémie. Au moment du second confinement, les opérateurs attendent patiemment de cueillir les fruits des gros investissements réalisés. Tour d'horizon avec Jacques Nou, président du Semfos.

Pour les entreprises de manutention implantées dans les bassins Est du port de Marseille ainsi que dans les bassins Ouest, Jacques Nou, le président du Syndicat des entreprises de manutention de Marseille-Fos (Semfos), dresse un bilan très contrasté à fin octobre.

Pour les terminaux conteneurisés de Fos, il évalue en moyenne les pertes de trafics entre 15 et 30% sur les six derniers mois. Selon lui, le départ des navires de l'alliance 2M au printemps et les "blank sailings" sur l'axe Asie-Europe auront eu pour effets des pertes de volumes, notamment pour Seayard, l'opérateur de l'alliance des deux premiers armateurs mondiaux dans le conteneur. Pour Eurofos, les diminutions de trafic ont été moindres, rappelle-t-il, précisant que certains volumes conteneurisés initialement prévus sur les navires de

l'alliance unissant Maersk et MSC ont été reportés sur les navires des deux autres alliances mondiales.

TROIS NOUVEAUX PORTIQUES POUR LES DEUX OPÉRATEURS

Dans la morosité ambiante, les opérateurs ont continué d'investir. Jacques Nou rappelle l'arrivée des trois portiques et des cavaliers neufs chez les deux opérateurs de Fos. Reste à savoir quand les deux entreprises pourront voir arriver les volumes escomptés avec ce nouvel outillage de bord à quai destiné à accueillir les méga porte-conteneurs.

Pour les bassins Est de Marseille, il estime que les pertes de volume ont été moins importantes que dans les bassins Ouest

"Une année difficile à gérer"



tout en soulignant que les acconiers ont pâti de la mauvaise conjoncture du marché algérien.

Quant au conventionnel, le président du Semfos souligne l'attachement de la profession à cette activité. Selon lui, marchandises conventionnelle et colis lourds demeurent "le véritable métier" de la manutention portuaire. Et de citer à Fos les entreprises Sosersid et Eurofos qui ont donné un nouvel essor à cette spécialité, qui apporte "davantage de valeur ajoutée que le conteneur".

LE TRAIN, UN MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT DU PORT

En matière d'infrastructures ferroviaires, les manutentionnaires attendent avec impatience la réalisation des projets sur les terminaux conteneurisés. "Nous allons insister pour que les deux phases des travaux prévus soient inversées", souligne-t-il.

La profession préférerait que la deuxième phase consistant à créer les quatre voies ferrées pour relier les terminaux conteneurisés de Fos précède la première phase. Selon lui, le ferroviaire est sans conteste un moteur de développement du port phocéén.

Poursuivant son tour d'horizon 2020 des entreprises de manutention présentes dans les deux bassins du GPMM, Jacques Nou estime que dans le secteur de l'acier, pour les entreprises qui traitent les trafics d'ArcelorMittal, "l'année aura été très difficile à gérer", indique-t-il, avec de fortes pertes de tonnage

dans l'acier. Le groupe Sea-Invest, pour sa part, se trouve confronté au "plan charbon". Une opération qui devrait aboutir, selon lui à la fin de l'année. À ses yeux, un plan social devrait en sortir. Le dossier est suivi au ministère des Transports.

Autre problème pour le manutentionnaire belge, son client industriel Alteo (Gardanne). Le producteur d'alumines de spécialité a été placé en redressement judiciaire il y a un an. Pour le président du Semfos, l'offre de reprise a été repoussée à décembre.

Jacques Nou souligne "la cohésion de la place portuaire, malgré la gravité de la crise". Selon lui, "le pacte d'engagement en est une illustration". Au titre des efforts consentis par la profession, il rappelle "les treize jours de stationnement non facturés en début d'année" par les manutentionnaires à l'issue des mouvements sociaux.



Jacques Nou, président du Semfos

Vincent Calabrèse

"Même en télétravail, TCC répond présent !!!"

TCC, Groupeur Français Indépendant

marseille@tcclogistics.com

TCC Logistics Le Havre 02 35 25 57 10
TCC Logistics Marseille 04 91 39 93 87

TCC Logistics Lyon 04 72 79 32 26
TCC Logistics Paris 06 74 28 63 75



PILOTAGE

LA STATION de Marseille-Fos et de Nice dans la tourmente

Dressant le bilan des neuf premiers mois de 2020, les pilotes de Marseille-Fos et Nice estiment avoir sévèrement souffert de la crise sanitaire. Pour les bassins provençaux, ils ont perdu 35 % de chiffre d'affaires.

De l'aveu même de son président, Jean-Philippe Salducci, les stations de pilotage de Marseille-Fos et celle de Nice traversent cette année "une des plus graves crises jamais connues" par la profession. Elles sont victimes toutes deux des effets de la situation sanitaire sur le trafic portuaire.

Dans les bassins Est du port marseillais, la station de pilotage a enregistré au cours des trois premiers trimestres une perte du chiffre d'affaires de 55 % par rapport à la même période de 2019 mais seulement de 10 % dans les bassins Ouest. En cumul pour l'ensemble des bassins du port phocéén, le chiffre d'affaires a reculé de 35 %.

Sur les neuf premiers mois de l'année, les pilotes ont traité 3.935 mouvements de navires à Marseille contre 5.635 pendant les trois premiers trimestres en 2019 (- 30 %). Dans les bassins de Fos, ils en ont réalisé 7.733 contre 8.334 l'an dernier pendant la même période (- 7 %).

Pour le seul mois de septembre, la station a enregistré un chiffre d'affaires de 371.000 euros contre 836.000 euros en septembre 2019 dans les bassins Est. À Fos, il s'est élevé 1,100 million d'euros contre 1,170 M EUR il y a un an.

LA CHUTE DE LA CROISIÈRE, DÉNOMINATEUR COMMUN

Pour Jean-Philippe Salducci, la station est victime de la chute drastique du nombre de grands paquebots à l'Est et de la diminution du nombre de méga porte-conteneurs à l'ouest. Selon lui, Fos permet aux pilotes de résister.

“Les pilotes niçois vont terminer en puisant sur leurs fonds propres”

À Nice, l'activité a été pratiquement divisée par trois. Les pilotes y ont réalisé 1.226 opérations au cours des neuf premiers mois de l'année contre 3.345 en 2019.

Dans le port azuréen, le pilotage devrait finir l'année sur un chute de 85 % du chiffre d'affaires. “Sur cinq salariés, trois sont

au chômage partiel. La station va terminer l'année en déficit. Les pilotes vont devoir puiser sur leurs fonds propres”, analyse le président du pilotage marseillais.

ACTIVITÉ PARTIELLE DE LONGUE DURÉE

Il explique que des mesures de chômage partiel ont été prises au sein de la station de Marseille-Fos de mars à septembre. Depuis octobre, après avoir signé un accord d'activité partielle de longue durée (APLD) avec l'Unsa (Union nationale des syndicats autonomes), elle a mis au chômage partiel 33 % de l'effectif salarié.

Des mesures qui ne concernent pas les pilotes, “car ce sont des travailleurs indépendants”, rappelle-t-il. “Nous n'avons obtenu aucune aide de l'État pour les pilotes. Ils ont dû effectuer les tâches des salariés”, souligne-t-il, avant d'ajouter : “Quant aux jeunes pilotes, ils se sont trouvés sans revenu”.

Entre celle de Marseille-Fos et Nice, la station de pilotage compte à ce jour quarante-huit pilotes. Mais sur les quatre pilotes niçois, deux ont rejoint sans solde la station de Marseille-Fos.

Elle a dû tailler également dans l'effectif de la flotte. Une pilotine marseillaise a été vendue en Martinique et une unité de Nice cédée à Port-la-Nouvelle. Au total, après la cession, la station de Marseille-Fos compte cinq unités de 17 mètres (dont une encore en construction) et cinq de 12 mètres (dont une monomoteur construite il y a trente ans).

Vincent Calabrèse



FRANCE
commercial@transcargo.fr
+33 4 42 10 87 00

ALGÉRIE
info@transcargo.com
+213 23 78 22 08

MAROC
transcargomar@menara.ma
+212 522 24 32 13

TUNISIE
atms@gnet.tn
+216 71 42 66 58

TRANSCARGO

WWW.TRANSCARGO.FR



La Corée a livré le premier des neuf secteurs de la chambre à vide le 7 août 2020. Ce colis de 440 tonnes en acier a été post-acheminé par la remorque autopropulsée de Mammoet, unique au monde en termes de puissance

ITER

2020 et 2021, DEUX ANNÉES DÉCISIVES pour Daher

Pour Daher, au cœur du réacteur pour la partie logistique du programme Iter, l'année en cours s'avère capitale avec la livraison de six colis géants, dont les dimensions hors normes dépassent le gabarit de l'itinéraire aménagé. Le pic d'activité en termes de réception des composants se situe en 2020 et 2021.

Le programme Iter a franchi une étape importante en juillet 2020 avec le lancement officiel de la phase d'assemblage. "2020 et 2021 marquent un pic d'activité avec l'arrivée des éléments du tokamak. Sur le million de composants à acheminer, nous en sommes à 60 % de la logistique déjà réalisés", explique François Genevey, directeur du projet Iter pour Daher. Cette année sera lancée la phase d'assemblage des composants de la machine,

le tokamak où se produira la production du premier plasma en 2025.

COLIS EXCEPTIONNELS EN CASCADE

Au cours de l'année, auront été assurés le transport et la livraison sur le site de Saint-Paul-lez-Durance de six composants de la catégorie "Super Hel", des colis qui dépassent

les 400 tonnes et les 10 mètres de diamètre. En juin dernier, la Chine a livré une première plaque radiale PF6 (11 mètres de diamètre) et le premier des neuf secteurs de chambre à vide (VVS6) fabriqué par la Corée du Sud est arrivé à bon port. Trois autres doivent arriver du pays du Matin calme et cinq d'Italie. Avec ses 558 tonnes, le VVS 6 détient le record du colis le plus lourd de tout le programme. Il a rejoint le site d'assemblage du tokamak en août dernier.

Devrait suivre la cinquième des 19 bobines de champ toroïdal TF Coil (17 mètres de haut, 7 mètres de large, pesant chacune 360 tonnes) qui sont les plus gros éléments de la machine après la chambre à vide. Cette TF Coil n°5, construite par Simic, embarquera fin novembre à Porto Marghera, près de Venise, sur un navire de la compagnie SAL à destination de Fos-sur-Mer.

NOUVELLES PROCÉDURES POUR FAIRE FACE À LA PANDÉMIE

“Nous allons également acheminer en novembre quatre colis HEL, de taille plus modeste, mais contraints de circuler sur l'itinéraire dédié. Nous organiserons d'ici fin décembre trois convois sur l'itinéraire Iter pour livrer cinq colis”, détaille Laurence Prudhomme, chargée de superviser le transport international et local depuis les usines jusqu'à Saint-Paul-lez-Durance.

Quant à la première des bobines de champ poloïdal (CS Coil) fabriquée à San Diego par General Atomics, elle sera livrée en 2021.

Si 2020 a été marquée par le montage des premiers éléments du tokamak, Iter a également été impactée par la pandémie avec un retard d'un semestre sur le planning. Avec l'arrivée de la deuxième vague épidémique, Daher a annoncé la poursuite de l'activité tout en ayant mis en place des procédures à la fois de télétravail et de remplacement du personnel en cas de maladie.

“Le chantier étant en phase de construction, il a besoin des composants pour l'assemblage de la machine. Nous anticipons les risques de manque de personnel lié à la pandémie. Nous demandons à nos sous-traitants (transporteurs, opérateurs de barge) des renforts sur les compétences Iter. Dans le cadre de cette gestion de crise, nous avons formé des personnes chez Daher. Nous avons également mis en place avec nos partenaires une task force qui se réunit chaque semaine afin d'anticiper les difficultés”, complète Laurence Prudhomme.

Sur le site d'assemblage, Daher a renforcé ses équipes et tourne désormais avec 60 personnes chargées de veiller à la réception des composants, leur inspection avant stockage et aussi les mouvements inter-sites et la préparation des composants avant leur intégration.

Pour Daher, le contrat Iter représente sur les quatorze années du programme un montant de 300 millions d'euros.

Nathalie Bureau du Colombier

PORTSYNERGY PROJECTS

EUROFOS

EUROFOS,
the natural gateway
to western europe

Phone : +33 (0) 4 42 11 70 45 - contact@eurofos.fr - www.eurofos.fr



Le "Pelagos" assurera la liaison Marseille-Tanger de La Mériidionale

LA MÉRIDIIONALE

UN NOUVEAU SERVICE ROPAX sur Tanger

La Mériidionale s'apprête à lancer une ligne régulière ropax entre Marseille et Tanger. Annoncée pour fin octobre début novembre, elle proposera trois rotations par semaine. Cette diversification ouvre de nouvelles perspectives à la filiale maritime du groupe Stef, confrontée à un manque de visibilité sur son marché corse historique.

Longtemps espérée, la première liaison en roulier devrait être finalement lancée par La Méridionale. La compagnie marseillaise possède quatre navires aujourd'hui : le "Kalliste" et le "Piana", alignés sur la Corse, le "Girolata" dont la charte-partie avec GNV s'achève mi-octobre et le "Pelagos" (ex-"Liverpool Seaways") acquis pour 30,6 M EUR auprès de DFDS et entré en flotte en mai dernier. "Après études de marché, nous avons décidé de positionner le "Girolata" et le "Pelagos" sur une nouvelle ligne ropax entre Marseille et Tanger avec une fréquence de trois rotations par semaine", confie Stanislas Lemor, président-directeur général de Stef, la maison-mère de la compagnie.

Le lancement d'une telle liaison est périlleux. CMA CGM avait tenté l'aventure en octobre 2017, avant de suspendre son service trois mois plus tard, faute de trafic. La liaison, exclusivement réservée au fret, n'avait pas été suivie à l'époque par les transporteurs routiers.

Sans report du contrat d'affrètement du "Girolata" avec GNV, ce service débiterait fin octobre ou début novembre. "Entre Marseille et Tanger, il n'existe pas de ligne ropax. La traversée de 36 heures et la fréquence élevée proposée constituent une alternative pertinente et sûre au trajet 100 % routier via Algésiras pour les chargeurs et les transporteurs routiers. Nos études montrent qu'il existe un marché passagers, notamment l'été, et fret à l'import comme à l'export". La ligne serait à l'équilibre dès 2021 avec un

objectif de parts de marché sur les flux Grand Sud de la France-Tanger de l'ordre de 5 % dans le fret et de 2 % dans le passager.

UNE ANNÉE TRÈS DIFFICILE

En difficultés sur sa desserte historique de la Corse, La Méridionale est à la recherche d'un second souffle. Lors de la présentation de ses résultats annuels 2019 en mars dernier, Stef avait prévenu que 2020 serait "difficile et complexe" pour sa filiale maritime. Le bilan semestriel commenté par Stanislas Lemor le 4 septembre a confirmé ces craintes.

Pour le patron du groupe Stef, "La Méridionale a cumulé les effets négatifs : mouvement social d'une vingtaine de jours en janvier, réduction du périmètre d'activités sur Propriano et Portovecchio, baisse des fréquences imposée pendant le confinement et suspension de mars à juin de la charte de frètement du "Girolata" par GNV en raison de la crise sanitaire". À 23 millions d'euros (M EUR), le chiffre d'affaires semestriel de la compagnie s'est contracté de 56 %. Le nombre de voyages opérés a baissé de 57 %, le trafic passagers a chuté de 72 % et le fret a perdu 80 % de ses volumes. Quant à son résultat opérationnel, il est passé d'un bénéfice d'un million d'euros à une perte de 16 M EUR.

Érick Demangeon

"Une alternative pertinente et sûre au trajet routier via Algésiras"



AÉRIEN
FLUVIAL
ROUTIER
FERROVIAIRE
MARITIME

stm

SYNDICAT DES TRANSITAIRES DE MARSEILLE-FOS ET SA RÉGION



Le Murano
22, avenue Robert Schuman
CS 80390
13235 Marseille cedex 02
Tél. : 04 91 99 49 90
Fax : 04 91 90 89 06
E-mail : stm@stm-marseille.com

Annuaire 2020
consultable en ligne
www.stm-marseille.com
STM ENTREPRISE GÈRE LE PEC/PIF
DE FOS-SUR-MER



JSV LOGISTIC

Le Turkey Med Express veut “**CONCURRENCER LA ROUTE** sur la Turquie”

Un mois après la fermeture du service Bosphorus de l'armateur britannique Borchard sur la Turquie, JSV annonce l'ouverture d'une liaison maritime reliant l'Espagne et Marseille aux ports turcs. L'ambition est de concurrencer le transport routier sur le marché du conteneur.

Un transit time très court et l'emport de conteneurs de 45 pieds constituent les deux singularités de cette ligne.

Chez l'agent maritime Marmedsa France, l'année a été marquée par l'arrêt de la ligne Bosphorus de l'armateur britannique Borchard Lines sur la Turquie et l'ouverture, un mois après, de la ligne Turkey Med Express par JSV Logistic. "Un service de substitution", selon Omur Kuyucuoglu, directeur de Marmedsa France, également agent de la compagnie espagnole.

Il observe que, depuis le 9 juin, date de l'escale inaugurale du premier porte-conteneurs dans les bassins Est de Marseille, le service a connu quelques évolutions.

"Un service de substitution par rapport au Bosphorus de Borchard"

Après avoir démarré au rythme d'une escale par semaine pour relier Barcelone et Marseille aux ports turcs de Gebze et Ambarli, il a changé de fréquence lorsque l'armateur ibérique a mis en place un accord de Vessel Sharing Agreement (VSA) avec le groupe CMA CGM.

Depuis la fin septembre, dans le cadre du service Turkey Med Express, CMA CGM et JSV assurent chacun une liaison par

semaine. Les ports de Valence, Barcelone, Marseille, Gebze, Ambarli et Aliaga sont desservis.

Selon Omur Kuyucuoglu, "ce service veut concurrencer la route en proposant un transit time très court". Ainsi, à l'export, les navires mettent cinq jours pour desservir Gebze en sortie de Marseille. À l'import, il faut quatre jours pour relier Aliaga au port espagnol de Valence, détaille-t-il.

LE SUCCÈS DES CONTENEURS DE 45 PIEDS

Autre particularité pour cette ligne, au lieu de se contenter d'accepter des conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds seulement, JSV Logistic propose le transport de conteneurs de 45 pieds. Des boîtes qui affichent "la même volumétrie que les remorques", explique le directeur de Marmedsa France.

Il estime aujourd'hui que ce type de conteneurs rencontre du succès auprès des exportateurs turcs de produits textiles notamment.

Le directeur de Marmedsa France souligne que le service Turkey Med Express est opéré à jour fixe le dimanche sur le terminal Med Europe. JSV Logistic a affecté le porte-conteneurs "Spica" sur cette liaison. Ce navire, d'une capacité de 749 EVP, mesure 151 mètres de long, pour 7,6 mètres de tirant d'eau.

Vincent Calabrèse




CAP SUR LA DIGITALISATION



NORTH AFRICA LEADER







Certificats ISO & OEA

1.330 remorques

27.000 m² de surface d'entepôt sécurisé

27000 RO/RO traversées de la mer Méditerranée

 FRANCE Z.I. La Palun - BP 129 13722 Marignane - France Tél.: +33 04 42 75 68 68 Vectorys.france@vectorys.com	 ITALIA Strada Bosco Marengo, 17 15067 Novi Ligure (AL) - Italie Tél.: +39 0143 769701 Vectorys.italia@vectorys.com	 IBERICA Plaza Euskadi, N8-3 Izquierda 20305 IRUN (GUIPUZCOA) ESPAÑA Tel.: +34 943 10 48 93 Vectorys.iberica@vectorys.com	 TUNISIE 38, Avenue Hédi Nouria 2040 Rades - Tunisie Tél.: +216 31 300 900 Vectorys.tunisie@vectorys.com	 MAROC Parc d'activité Oukacha Boulevard Moulay Slimane Aïn Sebaa - Casablanca - Maroc Tél.: +212 22 35 30 15 Vectorys.maroc@vectorys.com	 LIBYA Vectorys Libya Tripoli tower tower 1 office 33 Tél.: +218 91 144 20 80
--	--	--	---	--	--



PROLOG

LE TRANSITAIRE MARSEILLAIS joue la carte du Brexit

Dès le mois de février 2020, le Brexit est devenu le nouvel axe de développement du commissionnaire de transport marseillais Prolog. Cette politique entrera en vigueur dès 2021.

A lors que les entreprises européennes manquent de visibilité en raison de la crise sanitaire et que cette dernière les empêche de se préparer véritablement au Brexit, Prolog, à Marseille, a décidé d'en faire sa stratégie de développement. La société a déjà signé 25.000 déclarations en douane supplémentaires par rapport à 2019.

Daniel Pachy, le PDG du commissionnaire de transport, précise : "Les chargeurs et les importateurs comptent encore sur un accord entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. De nombreuses entreprises pensent que les formalités douanières ne changeront pas". Le transitaire marseillais évalue à 10 à 15 % seulement le nombre d'entreprises qui ont "la tête au Brexit", à savoir celles qui songent à la sortie des Britanniques de l'UE. Pourtant, en



matière de fret, “quelle que soit l'issue des négociations entre le Royaume-Uni et l'Europe, le temps d'attente pour les camions va s'élever à 48 heures dès le 1^{er} janvier 2021”, analyse-t-il.

DEUX COMMIS EN DOUANE POUR CALAIS-DUNKERQUE EN DÉCEMBRE

Prolog annonce mettre en place deux commis en douane sur la zone de Calais et Dunkerque qui seront formés en décembre, précise Daniel Pachy. Ils prendront leurs fonctions le 27 décembre prochain. L'entreprise a déjà recruté cette année cinq nouveaux déclarants en douane, portant à dix l'effectif total.

“Le temps d'attente pour les camions atteindra 48 heures dès le 1^{er} janvier 2021”

Sur la zone Outre-mer, il ajoute qu'un métropolitain sera nommé par le commissionnaire de transport multimodal en Polynésie. Ce dernier entrera en fonctions à Tahiti dès le 27-28 décembre prochains après deux mois de formation pour garantir la permanence de nuit.

Sur le volet Brexit, Daniel Pachy mise sur 40 % de clientèle britannique et 60 % de clients français.

Il ajoute que “la procédure de dédouanement centralisé national (DCN) permet à Prolog, labellisé OEA, de dédouaner partout en France”.

Le transitaire, qui a vu le jour dans la cité phocéenne en 2015, continue de se diversifier au plan géographique. Mais Israël et Dubaï demeurent ses destinations phares. La société comptabilise 30.000 EVP par an dans le maritime et 6.000 tonnes dans le mode aérien. Si elle est partie à la conquête de nouveaux trafics, elle conserve pour spécialité les produits périssables, sa vocation première, insiste son PDG.

Le commissionnaire de transport, qui emploie aujourd'hui une cinquantaine de salariés, comporte six agences en France. Il est implanté à Marseille, Fos, Marignane, Cavaillon, et Le Havre ainsi que Paris-CDG. Un réseau qui illustre son activité maritime, aérienne et le recours au stockage frigorifique pour ses produits périssables.



**Daniel Pachy,
PDG de Prolog**

Vincent Calabrèse

**Medlink Ports,
l'axe logistique
Nord Sud**

www.medlinkports.fr

Cofinancé par l'Union européenne

med link ports
la solution logistique



MLH SHIPPING

Bientôt deux ans d'existence à Marseille-Fos pour **L'AGENT MARITIME**

Dix-huit mois après son ouverture à Marseille-Fos, MLH Shipping Agency, filiale du groupe turc Lyonel A. Makzume, poursuit son activité d'agence maritime dans des secteurs divers tels que le conteneur et le vrac liquide. Elle représente les intérêts commerciaux des armateurs Liquid Line, Boluda mais aussi de MLH, autre filiale de la société turque.

Si le groupe turc Lyonel A. Makzume (Lam) est présent à Marseille depuis de nombreuses années dans le secteur de la commission de transport internationale au travers de Lam France, il n'était pas implanté en France dans l'activité d'agent maritime, sa vocation première. Sa filiale MLH Shipping Agency a débarqué dans la cité phocéenne en mars 2019. L'agence maritime, selon son directeur général, Élie Habre, représente les intérêts commerciaux de trois armateurs : la compagnie Liquid Line, spécialisée dans le conteneur citerne, l'espagnol Boluda et le turc MLH.

“L'armateur Liquid Line, basé à Genève, est un spécialiste du transport de vracs liquides en conteneurs citernes. Nous en recevons beaucoup à l'import de Méditerranée orientale, en provenance d'Égypte, de Turquie et de mer Noire. Mais ils arrivent vides pour être repositionnés”, explique-t-il. Il indique que ces conteneurs, qui débarquent sur des navires faisant escale à Fos (chez Seayard), sont destinés à être nettoyés. MLH Shipping nourrit, selon lui, un projet d'accord avec l'acteur de vracs liquides Alkion à Fos dans un but de rééquilibrage du trafic.

L'agent maritime du groupe LAM prévoit d'ouvrir une agence au Havre à la fin de l'année pour accompagner le développement de l'activité de la compagnie en France.

“Ouverture d'une agence au Havre en fin d'année”

Autre armateur dont MLH représente les intérêts, l'espagnol Boluda Line. Pour cette compagnie, l'agence embarque des conteneurs sur les navires de quelques armateurs desservant l'Espagne en sortie de Marseille (Mourepiane) et de Dunkerque. Mais ils ont pour destination finale le Cap Vert et la Mauritanie. “Au Cap-Vert, le port de Praia est la destination phare de Boluda”, souligne Élie Habre, ajoutant que la compagnie prévoit aujourd'hui de desservir le Sénégal.

PRAIA, LA DESTINATION PHARE DE BOLUDA

Depuis le mois de juin, la compagnie du groupe espagnol embarque de plus en plus de conteneurs à destination des Canaries, observe-t-il. Il explique que l'armateur exploite dans ces îles une plateforme logistique.

Enfin, MLH Agency représente les propres intérêts de MLH, la filiale de Lam. Une compagnie dont les navires touchent Anvers, Dunkerque et Fos à destination de la Turquie et de l'Égypte, avec des conteneurs de type 45 pieds pallet wide.

Élie Habre comptabilise à ce jour pour son agence une escale par semaine par provenance et par destination.

Vincent Calabrèse

L'institut

Le port de Marseille Fos vous accompagne dans tous vos projets de formation et de coopération

DÉCOUVREZ LE CATALOGUE DES FORMATIONS SUR NOTRE SITE
WWW.MARSEILLE-PORT.FR

Contact : Carine Fabre / carine.fabre@marseille-port.fr /
+33 (0)4 91 39 51 11 / +33 (0)6 03 88 32 34
www.marseille-port.fr

L'institut
by Marseille Fos



BASSINS EST

2020, “UN DOUBLE TOUR DE FORCE” chez Intramar, comme chez Marseille Manutention

Dans les bassins est du Grand Port maritime de Marseille-Fos, sur Med Europe Terminal comme sur le Terminal roulier sud (TRS), les acconiers Intramar et Marseille Manutention n'ont ni l'un ni l'autre véritablement souffert de la crise sanitaire. Visite guidée auprès des deux filiales de CMA Terminals...



À Mourepiane, chez Intramar, l'opérateur de Med Europe Terminal, 2020 va s'apparenter à *"un tour de force"*, selon les propos de son directeur général Hugues Houzé de l'Aulnoit. Car l'année a commencé avec la poursuite du conflit social national contre la réforme des retraites qui avait démarré en décembre 2019 puis s'est poursuivie avec la crise sanitaire. Pourtant, *"nous n'avons pas subi d'impact en termes d'opérations"*, indique-t-il.

"Dès le début de pandémie, nous avons fourni le matériel médical et imposé les directives de distanciation sociales nécessaires à la main d'œuvre. Mais nous n'avons pas changé notre process. Notre service à la clientèle non plus n'a pas changé", explique-t-il.

PAS DE CHÔMAGE PARTIEL

Selon l'acconier, qui revendique *"la position de d'artisan par rapport aux opérateurs de Fos qui s'apparentent davantage à des industriels"*, les trafics conteneurisés des bassins Est n'ont pas souffert du même syndrome que ceux des bassins Ouest.

À l'instar de nombreux ports mondiaux spécialistes de l'axe est-ouest, il estime que *"les bassins Est, davantage spécialistes de la Méditerranée, n'ont pas été victimes cette année du phénomène des blank sailings"*. Si Intramar a perdu en 2020 le service

Turquie de son client britannique Borchard, celui-ci a été remplacé par la ligne JSV Marmedsa.

L'acconier marseillais devrait comptabiliser 570 escales en 2020, dont 470 dans le conteneur, 450.000 tonnes de vracs solides (alumine, blé et ciment) et du con-ro avec ses clients italiens Messina et Grimaldi. Le manutentionnaire, qui emploie une centaine de dockers mensualisés, n'a pas eu recours au chômage partiel cette année, car, selon Hugues Houzé de l'Aulnoit, le volume de travail est resté identique à celui de 2019.

Pour 2021, l'entreprise mise sur une croissance de trafic de 2% à 3%, soit un peu moins de 200.000 EVP. Au chapitre des investissements, la filiale de CMA Terminals a fait l'acquisition auprès du GPMM d'une grue de 100 tonnes (AU 30) qui lui a permis de traiter des volumes de blé pour Panzani ainsi que des colis lourds.

Son directeur général rappelle l'existence de la charte qualité reefer remontant à 2018 sur le terminal et des certifications Good Distribution Practice (GDP) et Certipharm, les deux normes dont bénéficient Med Europe Terminal qui, selon lui, sont désormais reconnues par les chargeurs.

RECORD DE PRODUCTIVITÉ

Dans les bassins Est également, Marseille Manutention, le manutentionnaire du Terminal roulier sud (TRS), n'a pas non plus connu de véritable baisse d'activité au cours de l'année, d'après Hugues Houzé de l'Aulnoit, son dirigeant. Celui-ci explique que certes le volume de remorques a baissé pendant quelques semaines en raison de la fermeture des usines tunisiennes pendant un mois et demi, mais que le trafic de voitures à destination de l'Algérie est resté identique à celui de l'an dernier.

Considérant les volumes enregistrés au cours de l'année, cette autre entreprise d'acconage n'a pas eu recours non plus au chômage partiel.

Marseille Manutention, qui emploie 40 dockers mensualisés, devrait enregistrer à la fin de l'année 315 escales. Pour illustrer l'amélioration de la compétitivité du TRS, son dirigeant explique que le ro-ro *"Leevsten"*, un navire affrété par la CTN, a été opéré en un temps record au cours de son escale à Marseille lors la troisième semaine du mois de septembre. Il l'a été au rythme de 416 mouvements en 6 heures et 35 minutes.

Pour 2021, le directeur général de Marseille Manutention table sur une croissance de volume trafic de 8%, soit 90.000 *"mouvements"*, à savoir un trafic majoritairement composé de remorques (85%). Les 15% restants de ce volume étant constitués de conteneurs, de véhicules légers et d'engins de travaux publics.

Vincent Calabrèse



Hugues Houzé de l'Aulnoit,
directeur général
de Med Europe Terminal

"La ligne JSV Marmedsa vient compenser le service Borchard sur la Turquie"



SEAYARD

L'OPÉRATEUR parti à la chasse au CO₂

Chez Seayard, le retour sur les investissements réalisés fin 2019 risque de tarder. Avec l'alliance 2M qui n'est toujours pas de retour, il va falloir patienter. Cette année, l'opérateur a commencé à se mettre en conformité avec les exigences environnementales et a fluidifié l'accès au terminal pour les routiers.

Pour Seayard, l'année 2020 s'achève sur une interrogation : quand les navires de l'alliance 2M reviendront-ils à Fos ? Chez l'un des deux grands opérateurs conteneurisés des bassins Ouest du GPMM, cette suspension de service depuis le printemps s'est traduite par une érosion de trafic. « Nous devrions achever l'année sur un retrait par rapport à 2019. À fin septembre, le marché était en recul de 12 % », constate Jakob Sidenius. Le PDG de Seayard déplore comme d'autres professionnels le manque de visibilité.

L'entreprise ne semble pas avoir souffert de nombreuses annulations de voyages sur l'axe est-ouest. « Nous avons eu à

déplorez très peu de blank sailings », confie le patron de l'opérateur portuaire. « Pour s'adapter à cette baisse d'activité, on a eu recours au chômage partiel. Et nos demandes vis-à-vis du Gemfos ont baissé », explique-t-il, ajoutant que le personnel de l'entreprise a été encouragé à prendre des vacances. Il estime en outre que des effectifs ont assuré l'entretien du matériel.

ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

En matière d'investissements, 2020 n'est pas une année aussi lourde que 2019 pour l'opérateur. Il avait pris livraison



en décembre dernier de son nouveau portique Malaccamax construit par l'entreprise espagnole Paceco. Ce qui lui a permis de réaliser la maintenance de deux portiques plus anciens : une opération qui a duré trois mois. Seayard avait pris réception de 9 cavaliers hybrides, diesel et électriques.

“Des panneaux solaires sur le terminal pour 2021”

Cette année, l'aconier a lancé des investissements plus modestes mais de grosses dépenses en matière d'éclairage. “Nous avons équipé notre terminal de lampes leds, moins gourmandes en électricité”, souligne le PDG.

L'opérateur a continué à renouveler sa flotte de véhicules. Sur un parc de 20 cavaliers, 11 fonctionnent grâce à un moteur hybride électrique et diesel, indique son PDG.

Soucieux de s'adapter aux normes environnementales, il a lancé aux côtés d'un prestataire une étude sur l'installation de panneaux solaires sur le terminal. La mise en œuvre de cette ferme photovoltaïque est prévue courant 2021.

LE RETOUR DE LA FLUIDITÉ AVEC LES PRISES RENDEZ-VOUS

Quant à l'épineux dossier de l'attente des routiers à l'entrée du terminal qui avait défrayé la chronique il y a quelques mois, l'affaire est close. Il n'y a plus de bouchons depuis que

l'opérateur a créé un dispositif de rendez-vous destiné aux chauffeurs routiers.

“Après avoir été en dialogue étroit avec les acteurs de la place portuaire, on a créé une période de test, puis mis en place ce système de rendez-vous pour rendre l'accès au terminal plus fluide pendant les moments d'affluence. Parallèlement, on a mis davantage de ressources aux heures de pointe”, détaille Jakob Sidenius.

Au plan ferroviaire, il attend beaucoup des travaux consistant à créer “la virgule”, le lien prévu entre le terminal exploité par Seayard et celui opéré par Eurofos mais également l'étape, plus ambitieuse, qui doit suivre. “Une fusion des deux phases des travaux prévus” serait pour lui idéale. Car, à ses yeux, “les trains sont déjà bien remplis. Il faut savoir anticiper la croissance, ne pas se faire dépasser par la progression du marché” en termes de volumes à traiter.



Jakob Sidenius, PDG de Seayard

Vincent Calabrèse



TRANSCAUSSE

Transit - Transport - Douane - Logistique

Le service, l'esprit de famille en +



Organisateur de transports internationaux

Opérateur Économique Agréé

Marseille :

Tél. : 33 (0)4 91 13 15 15

Lyon :

Tel. : 33 (0)4 78 34 42 00

Saint Denis de la Réunion :

Tél. : 0262 42 10 02

www.transcausse.com

GROUPE BALGUERIE



Nos solutions vous ouvrent des horizons



EUROFOS

La “rotule” va **DOUBLER LA CAPACITÉ** opérationnelle de l'opérateur

Avec la mise en exploitation de la “rotule”, Eurofos, la filiale de PortSynergy, va disposer d'un linéaire de quai total de 1,9 km. Une nouvelle installation qui sera outillée des deux nouveaux portiques réceptionnés l'été dernier.

Pour Eurofos, l'arrivée des deux nouveaux portiques Malaccamax en provenance de Chine en juillet constituait un double enjeu. Ils offrent, selon Mathew Paul, le directeur du terminal de Méditerranée “une hauteur sous spreader de 54 mètres et une portée de 72 mètres, soit 26 rangées de conteneurs, permettant ainsi d'opérer les plus grands navires, qui présentent des rangées de 25 boîtes en largeur”. Il rappelle que le groupe PortSynergy a investi 20 millions d'euros pour ces deux nouveaux outillages de bord à quai.

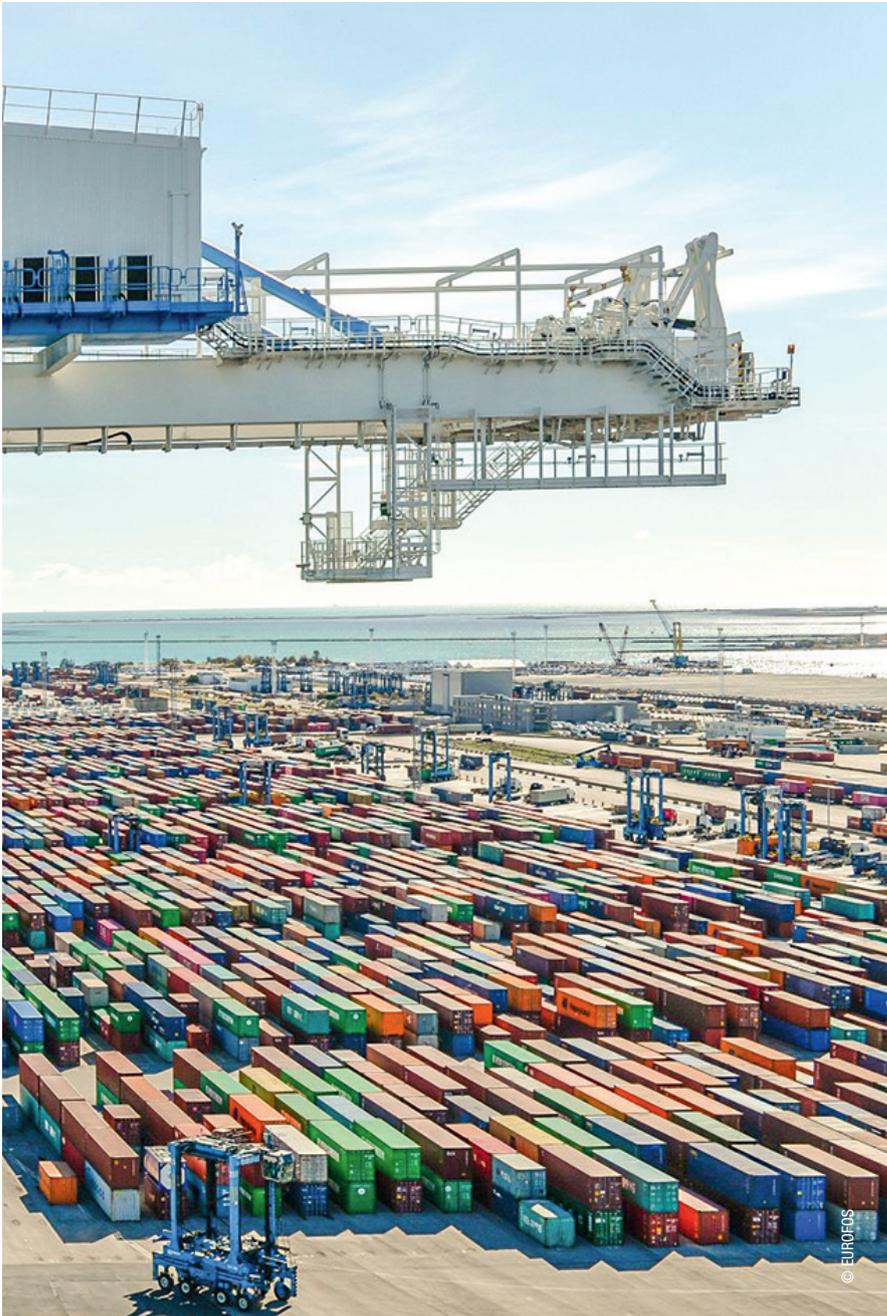
“Les deux portiques nous apportent une capacité de traitement complémentaire permettant d'accélérer les rotations des navires en opération, d'augmenter notre qualité de service et de créer de nouvelles opportunités”, ajoute-t-il.

Les nouveaux portiques seront affectés à la rotule enfin comblée. Cette longueur de quai supplémentaire de 300 mètres située entre les deux terminaux sera opérationnelle dès le mois de décembre.

LE DÉFI DE LA “ROTULE”

“Avec cet ajout, la longueur de quai dont disposera Eurofos s'élèvera à 1.900 mètres pour une surface totale de 89 hectares”, se félicite Mathew Paul.

Pour Louis Jonquière, le gérant de l'entreprise, “Auparavant, il y avait un no man's land entre les deux terminaux. La rotule va doubler notre capacité opérationnelle. Elle facilitera notamment



les opérations de transbordement entre les navires des différentes alliances. Avec les nouveaux portiques que nous avons reçus et ce nouveau linéaire de quai, notre productivité va augmenter”.

Au-delà de ces engins, l'opérateur a fait l'acquisition de 20 cavaliers. Le choix s'est porté sur des appareils hybrides, permettant, selon Mathew Paul, “d'économiser 15% de l'empreinte carbone” par rapport aux cavaliers propulsés au seul diesel et de “gagner un espace de stockage vertical en troisième hauteur”. Avec un nouvel outillage plus “vert”, Eurofos garde pour préoccupation “le cercle vertueux de la transition énergétique”.

“Le cercle vertueux de la transition énergétique”

Cette année 2020 était la seconde d'un plan d'investissements de 150 millions d'euros initié par PortSynergy. Pour Louis Jonquière, la crise sanitaire ne remet pas en cause la stratégie du groupe. Il observe que “les investissements, c'est du moyen terme. La Covid-19 reste une situation extraordinaire. Il faudra être prêt à terme pour la reprise. On se doit de continuer à investir dans les infrastructures”. Pour 2021, Eurofos prévoit l'ouverture d'un nouveau “gate”, un projet qui vise à améliorer l'accès au terminal de la Méditerranée.

PERTE DE VOLUMES SUR TOUS LES NAVIRES

L'opérateur indique avoir maintenu cette année ses activités en “assurant la sécurité sanitaire du personnel”. Il affirme avoir “fait preuve d'une forte résilience grâce à la cohésion des acteurs de la place portuaire”.

“Bien qu'ayant poursuivi notre programme d'investissement, on a constaté une baisse cumulée de 20% des volumes sur le premier semestre avec des pics à -30% depuis le début de l'année”, estime Mathew Paul, soulignant toutefois que des volumes équivalents à 2019 étaient de retour dès juillet.

L'aconier a traité au total 539.000 EVP au cours des trois trimestres, soit 15% de moins qu'en 2019. Une baisse que l'opérateur attribue à une vingtaine de “blank sailings” sur la période et à des pertes de volumes sur tous les navires.

Eurofos a opéré quelque 200 porte-conteneurs au cours des trois premiers trimestres et 200 barges. L'entreprise emploie 240 salariés, dont une centaine de dockers et portiqueurs mensuels et a recours à 55% du pool de main-d'œuvre du groupement Gemfos-Gemform (qui compte quelque 600 dockers).

Vincent Calabrèse

EURORÉGIE 02-20



Aérien

ZAC de la Vilette aux Aulnes
Rue René Cassin 77290 MITRY-MORY
tél : +33 (0)1 60 21 31 41
fax : +33 (0)1 60 21 31 63
cdg@tfsfrance.com



TFS

TOTAL
FREIGHT
SOLUTIONS

TFS TOTAL FREIGHT SOLUTIONS is a brand of TFS France S.A.S.



Maritime

300 bd Jules Durand
76600 LE HAVRE
tél : +33 (0)2 35 48 85 04
fax : +33 (0)2 35 48 85 04
lhv@tfsfrance.com

151 av des Aygalades
Lot n°15
13015 MARSEILLE
tél : +33 (0)4 91 24 38 32
fax : +33 (0)4 91 26 82 04
mrs@tfsfrance.com







MGI

“Avec le **CCS AP+**, on est sur le pont”

Pour Ci5, le Cargo Community System de MGI, le dernier trimestre de l'année va être marqué par trois nouveaux développements en France métropolitaine. D'autres sont prévus Outre-mer en 2021. Programme chargé pour Rémi Julien, le président du directoire de l'entreprise informatique marseillaise.

Le port de Dunkerque vient d'adopter CI5. Le basculement d'AP+ vers le nouveau logiciel remonte à l'escale du porte-conteneurs "CMA CGM Zheng He" du 11 octobre dernier. Le port de Bordeaux a changé de Cargo Community System (CCS) au cours de la première semaine du mois de novembre. Le port de Sète, quant à lui, devrait également être équipé du nouveau système début décembre.

Chez l'éditeur MGI, le dernier trimestre est émaillé d'événements marquants pour le CCS CI5. "On n'a jamais enregistré autant de déploiements pour CI5 et, tout compte fait, jamais autant de développements depuis la création de MGI", se félicite Rémi Julien, le président du directoire de la société informatique marseillaise.

Il explique que le dossier de Dunkerque, un port où le groupage conteneurisé représente un volume important, est une réussite pour MGI car il comporte "un certain niveau de complexité". Il indique que 190 personnes ont été formées sur place en septembre. "En revanche, à Bordeaux, un port qui traite beaucoup de moins de conteneurs, implanter AP+ sur place était beaucoup plus simple. Quelque 90 personnes ont été formées sur place le mois dernier", ajoute-il. Quant à Sète (port où MGI a intégré cette année les flux de l'armateur DFDS après son départ de Toulon-Brégaillon), le programme de formation n'a pas encore démarré.

Ces trois implantations en France métropolitaine pour AP+ au cours du dernier trimestre ne font pas perdre de vue à Rémi Julien que les ports d'Outre-mer restent à équiper. Trois d'entre eux, jusqu'ici équipés d'AP+, vont passer au nouveau logiciel dès 2021. "Nous allons équiper l'an prochain le Grand Port maritime de la Martinique, Nouméa et Dégrad-des-Cannes".

Selon lui, "malgré l'effet Covid-19, on tient nos plannings chez MGI. Aucun de nos clients n'a estimé qu'il fallait repousser l'échéance".

PAS DE REPORT MALGRÉ LA COVID-19

Pour ce qui concerne Marseille, le port d'attache de la société où elle a vu le jour il y a plus de trente ans, son dirigeant rappelle l'annonce faite en septembre, dans le cadre du pacte d'engagement de la place portuaire, à destination des chargeurs lors de l'assemblée générale de l'UMF. "Nous leur avons proposé un mois d'abonnement gratuit. L'avantage pour les chargeurs, qu'ils soient logisticiens ou pas, est de pouvoir obtenir des déclaratifs fiscaux de sortie du territoire. Ceci va dans le sens de l'histoire", juge Rémi Julien.

Selon lui, s'il est prématuré de savoir si l'annonce a fait recette auprès d'eux, elle a eu le mérite de "faire entrer MGI en discussions avec certains chargeurs, pour l'essentiel des grands groupes". Sans susciter de tension auprès des transitaires, d'après Rémi Julien.

Le dirigeant estime que MGI a enregistré un doublement des demandes en matière d'EDI (échanges de données informatisées) en 2020. Leur nombre est passé de 20 à 40 avec une accélération en avril, au moment où la France était confinée. Cette croissance illustre pour lui la progression du numérique et surtout la modernisation des outils dont disposent les armateurs et leurs agents ainsi que les transitaires.



Rémi Julien,
président du directoire
de la MGI

"Après Dunkerque, Bordeaux et Sète, l'Outre-mer pour 2021"

Quant aux relations de MGI avec sa concurrente havraise Soget – l'entreprise ayant créé S)One –, Rémi Julien juge que "l'objectif est que les CCS doivent être mieux intégrés avec les services de l'État".

Vincent Calabrèse

SISA
SEA-invest Shipping Agency

UN RESEAU MEDITERRANEEN
D'AGENCES MARITIMES
A VOTRE SERVICE

SISA France : 0232108511 – tramppar@sea-invest.fr – www.sea-invest-sa.com



AÉRIEN

MARSEILLE-PROVENCE à l'épreuve de la Covid-19

Alors que la pandémie de coronavirus a mis la plupart des avions au hangar, le fret aérien à Marseille-Provence limite les dégâts. La spécialisation dans l'express de la plateforme explique en grande partie le phénomène.

De janvier à septembre, le trafic de fret avionné de l'aéroport Marseille-Provence (AMP) a diminué de 19,1%. Au regard de la gifle subie par le transport aérien mondial en pleine crise de la Covid-19, ce n'est "pas si mal", juge Jean-Marc Boutigny, le responsable fret de la plateforme.

L'établissement aéroportuaire "en mode survie depuis mars", mis sous perfusion de l'État, a subi une baisse de 64% de son trafic de passagers au cours des neuf premiers mois. À l'arrêt quasi-total comme les autres au printemps, il a été privé de plus de 30.000 mouvements d'avions depuis le début de l'année, soit près de moitié moins que les quelque 8.500 mouvements mensuels de 2019.

Pas étonnant donc que le responsable se satisfasse des 36.015 tonnes de marchandises convoyées jusqu'ici en 2020, surtout vu la tendance récente.

Les volumes de septembre ne sont que 3,4% inférieurs à ceux d'un an plus tôt. Après avoir atteint des valeurs mensuelles de

51% et 48% en avril et en mai, la baisse du trafic a été contenue entre 10 et 13% pendant les trois mois d'été. "On est sur la bonne pente", apprécie Jean-Marc Boutigny.

PHÉNOMÈNE DE COMPENSATION POUR LE FRET EXPRESS

L'activité numéro un de Marseille-Provence, le fret express, est en baisse de 16% sur les neuf premiers mois, à 33.048 tonnes. Mais ses opérateurs ont connu des fortunes diverses en fonction de leur stratégie récente.

UPS est le seul qui a vu ses volumes augmenter, certes seulement de 0,1%, pour 9.319 tonnes. Au plus fort de la crise sanitaire, mi-avril, l'expressiste américain a mis en place une liaison entre Marseille et Malte. Le fret en provenance de son hub de Cologne est depuis transbordé dans un ATR d'UPS à destination de l'île méditerranéenne, ce que l'allemand DHL faisait déjà. Cette modification ajoute quelque 160 tonnes mensuelles au trafic d'AMP.

Chronopost a arrêté tous ses vols entre le 17 mars le 2 juin pour basculer l'intégralité de son trafic vers la route. La filiale du groupe La Poste a vu son volume aérien diminuer de 29 % à Marseille-Provence (7.211 tonnes). Quant à Fedex, il a remplacé son Boeing 757 par des camions entre Marseille et Roissy-CDG depuis mi-juillet et a vu son trafic aérien plonger de 36 %, à 5.357 tonnes à fin septembre.

Dans cette catégorie, seul DHL n'a pas modifié ses capacités et a donc connu une évolution plus conforme à celle du marché. Le leader du fret sur l'aéroport a chargé et déchargé 11.158 tonnes de marchandises, soit une baisse de 6,4 %.

Le recul du fret express a été limité, ce secteur ayant à la fois pâti et profité des mesures anti-Covid-19. Jean-Marc Boutigny peut attester d'un bond du commerce électronique pendant le confinement : *“Pendant que la production était en panne, les particuliers ont utilisé davantage les plateformes numériques. Cette consommation a partiellement compensé celle des entreprises”*. Le responsable a aussi constaté un report du fret traditionnel vers les avions des expressistes dû à la diminution du nombre de vols passagers, en particulier transatlantiques. Cette raréfaction a créé la pénurie, ce qui a réduit l'écart de prix entre services traditionnels et express réputés plus fiables.

Ces facteurs, ajoutés à la reprise de la production industrielle incitent Jean-Marc Boutigny à un certain optimisme pour cette branche de l'activité à l'approche des fêtes de fin d'année, très porteuses pour le commerce en ligne. Déjà les volumes pour le mois de septembre sont en nette hausse pour DHL (+ 22 %), UPS (+ 29 %) et Chronopost (+ 5 %), tandis que Fedex continue de plonger (- 60 %).

DES DÉPARTS SANS RETOUR

Le fret traditionnel, quant à lui, a subi directement les effets de la fermeture des frontières aux passagers, mais s'en sort avec une baisse de 38 % à fin septembre, pour 2.967 tonnes avionnées. *“La plupart des compagnies aériennes transportant du fret dans leurs soutes ont cessé leur activité”*, rappelle Jean-Marc Boutigny.

Hormis quelques vols de rapatriement, Air Algérie n'a pas touché Marseille depuis mi-mars en configuration passagers. Seul l'avion cargo opéré chaque semaine en partenariat avec Icar lui a permis de transporter 720 tonnes de janvier à septembre (- 40 %). Air Austral, également à l'arrêt depuis le confinement, a subi un recul de 59 % (157 tonnes) et la reprise

en pointillés de ses liaisons avec La Réunion en octobre puis du 15 décembre au 25 janvier devrait faire manquer la saison des litchis à Marseille-Provence.

Aeroflot, Air Canada, Royal Air Maroc, El Al et Air Madagascar sont d'autres exemples de compagnies qui ne se sont pas posées sur les bords de l'étang de Berre depuis le printemps. De son côté, Turkish Airlines a redémarré six vols par semaine sur les douze d'avant la Covid-19.

ETHIOPIAN AIRLINES DÉFIE LES MAJEURES

Seules trois compagnies de passagers ont repris à 100 % : Air Corsica, Air Sénégal et Ethiopian Airlines. Cette dernière est la grande satisfaisante dans la catégorie fret traditionnel. Très offensive, elle assure ses deux à trois vols hebdomadaires depuis fin mai *“alors qu'Air France, Lufthansa ou British Airways n'ont repris que partiellement, souligne le responsable fret. Même avec moins de passagers, la compagnie a fait le choix de faire voler ses avions – modernes et de grande capacité –, de générer des revenus et de faire tourner son hub d'Addis-Abeba”*. Ethiopian a donc pu poursuivre sa montée en puissance à Marseille-Provence, affichant une hausse de 190 % pour sa ligne lancée en juin 2019, soit 233 tonnes en neuf mois.

La compagnie qui, en France, dessert uniquement Paris et Marseille, tire parti de la réduction drastique du nombre de liaisons aériennes et de sa position de force en Afrique. L'horizon s'est élargi aussi pour AMP, qui a ainsi vu charger, dans les avions d'Ethiopian du fret mosellan destiné au Nigeria ou encore de la marchandise niçoise pour Shanghai.

Du côté des vols charters, outre les 136 tonnes de masques importés pour la première vague de coronavirus en métropole, l'aéroport a exporté du matériel sanitaire vers Cayenne (43 tonnes) et a centralisé l'aide de la diaspora arménienne en France pour quatre vols humanitaires qui ont quitté Marseille début octobre avec 20 tonnes de fret.

Même s'il regrette que certains transitaires de niche n'aient pas eu la trésorerie pour passer le cap de la crise, notamment dans le secteur des produits périssables, Jean-Marc Boutigny s'estime mieux loti que beaucoup de ses collègues, notamment niçois (lire page 60), et s'attend à vraiment limiter la casse cette année, *“car le B to C va marcher avec ou sans reconfinement”*. Ce sera avec.

Franck André

“Un report du fret traditionnel vers les avions des expressistes”

L'excellence dans la Supply Chain
Votre spécialiste en solution RH sur-mesure



Conseil & Solutions RH

contact@vedaci.com
04 88 60 59 63
www.vedaci.com

Nos Formations



Recrutement



Coaching Pro



Conseil



Test Com'





KWE France vise plus haut à Marseille

Kintetsu World Express a ouvert une agence à l'aéroport Marseille-Provence. Le transitaire japonais a l'ambition de développer l'activité aérienne dans une région attractive où il compte déjà de nombreux clients maritimes.

L'aéroport Marseille-Provence (AMP) a été choisi par Kintetsu World Express France pour sa nouvelle implantation. En décembre 2019, le commissionnaire de transport y a transféré depuis Roissy son département maritime. Le numéro deux japonais du transport international et de la logistique (17.000 salariés, 800 bureaux dans 46 pays) est implanté depuis trente ans en France. Ce groupe historiquement tourné vers l'aérien, a fait son entrée sur le marché du transport maritime "il y a une quinzaine d'années", se souvient Arnaud Monpert, Directeur Général de KWE France. L'implantation sur AMP est à double visée. C'est un moyen de se rapprocher physiquement des bassins portuaires de Marseille-Fos mais aussi de développer le volume d'affaires aérien local en s'appuyant sur une activité déjà mature. "Nous avions tenté d'ouvrir un bureau aérien en 2008 et cela n'avait pas fonctionné. Cette fois-ci, nous avons pris le sujet par l'autre bout afin de nous donner les meilleures chances de réussite", confie Arnaud Monpert.

Le bureau marseillais est ainsi devenu la première agence maritime de la société dans l'Hexagone. Elle est en mesure d'assurer la gestion de tous les flux import et export depuis et vers les principales zones portuaires françaises et européennes, répondant ainsi aux besoins de ses clients et de son réseau. En plus du siège de Roissy, KWE France dispose de bureaux à Mulhouse, Lyon et Toulouse, tandis qu'un agent représente au Havre cette PME d'une cinquantaine de salariés.

KWE S'INSCRIT DANS LA DURÉE

Arnaud Monpert est fermement décidé à "s'établir durablement dans une région Provence-Alpes-Côte d'Azur au tissu économique attractif et même au-delà". KWE y emploie cinq salariés basés à l'AMP, dont la responsable nationale de la branche maritime Laetitia Battu, ainsi que trois personnes recrutées sur place. "Nous voulons nous ancrer localement", martèle le Directeur Général, qui fait part de son souhait d'adhérer aux organisations professionnelles de Marseille et sa région (UPE 13, Union maritime et fluviale...) La société, qui a emménagé dans les locaux de son sous-traitant WFS, a l'avantage d'être le seul commis-

sionnaire de transport japonais présent dans le sud-est de la France. Un atout lorsque l'on sait l'importance des relations de KWE avec son pays d'origine, même si le transitaire voit plus loin : "Quant on s'implante à Marseille, c'est que l'on regarde aussi vers l'Afrique", lance Arnaud Monpert, qui rappelle que ce marché est très peu concurrentiel. S'il est bien implanté en Asie, au Moyen-Orient et aux États-Unis, le commissionnaire de transport ne possède qu'un bureau sur ce continent, en Afrique du Sud. KWE France se définit comme "un transitaire généraliste ayant acquis des compétences particulières en pharma, beverage, aerospace, prêt-à-porter et électronique", ce qui suppose de posséder les agréments et licences nécessaires et de maîtriser les chaînes logistiques. Il s'occupe par exemple de plus d'un quart des expéditions de beaujolais vers le Japon.

De son pays d'origine, KWE a conservé l'exigence et le goût d'un service impeccable. "Pour un client japonais, un colis éraflé est considéré comme un litige, raconte Arnaud Monpert. Nos standards de qualité et nos process tirent toute l'équipe vers le haut et font notre réputation".

Et de souligner le positionnement de KWE France : "Nous sommes une PME dynamique adossée à un grand groupe international qui fait la différence sur la qualité de service, la proximité avec ses clients et une capacité d'adaptation élevée". Preuve que la taille n'empêche pas l'ambition, le transitaire japonais envisage aussi des opérations de croissance externe pour accélérer encore son développement en France.



KWE France
Bâtiment France Handling – Aérogare de fret
Aéroport Marseille Provence
13729 Marignane Cedex

Responsable d'agence : Laetitia Battu
Tél : 04.88.93.21.50 / 06.73.70.44.91
E-mail : laetitia.battu@ea.kwe.com
Site web : www.kwe.com

ARLES

FLUVIAL

CÉRÉALES ET ENGRAIS sauvent le port d'Arles

Dans le contexte morose de l'année en cours marquée par la crise sanitaire et freinée par l'arrêt de l'écluse iséroise de Sablons, le port d'Arles a malgré tout vécu au rythme d'une bonne campagne céréalière. Il bénéficie en outre du nouveau contrat de son client Sud Engrais Distribution.

A quelques semaines de la fin de l'année, Julie Escalier, la vice-présidente de la CCI du pays d'Arles déléguée au port fluvial camarguais, et Benoît Ponchon, le directeur de l'établissement, affichent tous deux une certaine sérénité.

Pourtant 2020 a réservé quelques mauvaises surprises. Avec l'accident survenu sur l'écluse de Sablons (Isère) en février, qui provoqué l'arrêt de la navigation sur le Rhône pendant quarante jours, la plateforme arlésienne a vu quelques-uns de ses fidèles trafics contraints de s'en détourner temporairement. Tel est le cas des tonnages de ballasts pour le compte de la SNCF ainsi que des flux de blé tendre français à destination de l'Italie.

Mais, en dépit de la crise sanitaire, Benoît Ponchon estime que le port a connu une très bonne saison céréalière. *“Pour la campagne 2019/2020, nous avons tiré un très bon bilan. On a enregistré une croissance annuelle de 15%”,* souligne-t-il.

LES TRAFICS LOCAUX SE PORTENT BIEN

Autre bonne nouvelle pour Arles, le renforcement de son partenariat avec son client Sud Engrais Distribution. Ce dernier, dans le cadre d'un nouveau contrat, importe depuis peu des engrais fabriqués et conditionnés arrivant dans des conteneurs de 20 pieds à Fos-sur-Mer et réacheminés sur des barges jusqu'à Arles. À cet effet, le groupe a implanté sur la zone portuaire deux nouveaux bâtiments modulaires.

“Nouveau contrat pour Sud Engrais Distribution”

“Sud Engrais Distribution nous a confié la gestion des stocks de ce nouveau trafic”, souligne le directeur du port qui mise à terme sur un volume annuel de 25.000 palettes et *“big bags”*.

L'entreprise n'importait jusqu'ici qu'en fluvio-maritime via Arles, ou par voie maritime via Fos-sur-Mer ou Sète (avant réexpédition par voie fluviale) que des matières premières (phosphate et urée). Ces dernières, en provenance du Maghreb et d'Égypte, sont destinées à la fabrication locale de l'engrais destiné à la région.

Le dirigeant du port rhodanien se dit convaincu d'une véritable synergie entre les deux types de trafics. Il estime que l'existence du nouveau contrat devrait engendrer une croissance des importations de matières premières.

UNE NOUVELLE GRUE DE REMPLACEMENT

En 2020, le port d'Arles a poursuivi ses investissements. Ces derniers se sont élevés à 700.000 euros. Julie Escalier se félicite de l'acquisition d'une nouvelle grue de 40 tonnes pour 16 mètres de portée.

Cet outillage d'occasion, de marque Fantuzzi Reggiane, cédé par la CCI de la Drôme pour remplacer une ancienne grue, est destiné à assurer la manutention de colis lourds et du vrac. Pour cet investissement, le port d'Arles a dépensé la somme de 500.000 euros.

“Nous avons également commandé un dispositif de gerbage du vrac. C'est un outillage de marque Sautec qui est composé d'une trémie basse et d'une sauterelle. Il arrivera à Arles en décembre 2021. Il va nous coûter 170.000 euros”, a indiqué la présidente du port.

Et d'ajouter qu'Arles s'offre également une benne preneuse. Cette commande passée auprès de la société havraise Matériels portuaires et industriels (MPI) va permettre d'assurer la manutention des produits volumineux mais de faible densité.

Enfin, le port fluvial attend l'implantation de nouvelles entreprises sur la zone portuaire suite à l'appel à projets lancé par la CNR. La présidente comme le directeur du port espèrent voir arriver des sociétés attirées par la vocation multimodale de l'établissement rhodanien.



Julie Escalier,
vice-présidente de la CCI du pays
d'Arles déléguée au port

Vincent Calabrèse



MARITIME

Le port héraultais veut **RENFORCER SES BASES**

Malgré le contexte de crise sanitaire qui devrait plomber le chiffre d'affaires de 12 % en 2020, le port de Sète tire son épingle du jeu en misant sur deux filières phare : la consolidation des flux de remorques et conteneurs de DFDS et la montée en puissance des imports de clinker pour le cimentier Cem'in'Log.



Si les grèves du début d'année ont davantage pesé sur les liaisons ferroviaires que sur le traitement des navires en escale, Sète a fait les frais dès mars 2020 de l'arrêt brutal des rotations de ferries et de la suspension sine die de la croisière.

“Après six années de croissance ininterrompues et 4,9 millions de tonnes en 2019 l'activité a fortement chuté, subissant une réduction de 75% du nombre d'escales. Les produits pétroliers ont fortement reculé. Notre chiffre d'affaires devrait atteindre 19 millions d'euros en 2020, soit 12% de baisse. Nous avons perdu deux ans et nous avons du mal à retrouver notre niveau d'activité”, explique Olivier Carmes, directeur du port de Sète.

COUP DE FREIN SUR LA FILIÈRE AUTOMOBILE

La filière automobile a particulièrement souffert de la suspension des chaînes de production des constructeurs et de la chute de la consommation européenne. Conséquence : un coup de frein donné par DFDS aux rotations des car-carriers. *“Nous importons environ 100.000 véhicules par an de Turquie, de Roumanie et du Maroc à raison de trois escales hebdomadaires. Or, cette année, nous sommes tombés à une escale par semaine, voire pas d'escale du tout en mars et avril. Néanmoins, nous maintenons notre niveau d'investissement”*, promet le directeur.

Ainsi, avec le transfert d'activité de DFDS de Toulon à Sète, la plateforme ferroviaire (au départ de laquelle des services étaient proposés vers Noisy-le-Sec, Calais et Bettembourg) s'avère sous-dimensionnée pour absorber ces nouveaux trafics. *“Nous investissons 3 millions d'euros pour tripler la capacité de la plateforme à compter de juin 2021. Nous avons déjà le*

trafic d'Ekol avec 30.000 remorques par an. Avec la consolidation de DFDS, nous visons un potentiel de 80.000 remorques”, ajoute Olivier Carmes. Sète a l'ambition de proposer trois départs quotidiens de trains notamment vers l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

Aujourd'hui, les liaisons ferroviaires sont à l'arrêt mais le port héraultais mise sur un redémarrage à compter de décembre. Pour accompagner la montée en puissance des trafics, le port a lancé début novembre un appel à projets divisé en trois lots sur un terrain de 6 hectares hors domaine public maritime. Il vise l'exploitation d'un entrepôt de 3.500 m², la construction d'un entrepôt de 8.000 m² et la création d'un pôle d'accueil des transporteurs routiers (parking sécurisé, restaurant et station-service à hydrogène à terme). *“Nous avons des demandes de cross-docking et de stockage sur le port avec le développement de la ligne sur la Turquie”*, détaille le directeur.

APPEL À PROJETS

Ce dernier fonde de grands espoirs dans la montée en puissance d'un trafic de clinker à l'import dont les premières escales remontent à juin 2019 pour le compte de Cem'in'Log.

Le cimentier possède une usine de broyage à Tonneins et construit une deuxième unité à Porte-lès-Valence qui devrait générer un flux supplémentaire de 200.000 tonnes. Dès 2021, Sète mise sur un flux import de 250.000 tonnes. Raison pour laquelle le port investit dans l'achat d'une deuxième grue sur rail. Cet investissement de 6 millions d'euros se concrétisera au premier trimestre 2021.

Nathalie Bureau du Colombier

Delom Portuaire SAS

Manutention • Transit • Consignation • Courtage
Containers, roulant, conventionnel, colis lourds, animaux vivants • Toutes zones

Bassin Colbert - 34200 Sète
Tél. 04.67.51.66.20 - delom@delom.com
www.delom.com



MARITIME

Le port cherche à fixer DE NOUVEAUX TRAFICS en 2021

Un an après le départ pour Sète de DFDS, le propriétaire de l'ex-compagnie turque UN Roro, le port de Toulon continue de chercher des clients réguliers dans le fret pour combler les 990.000 tonnes perdues. Une situation de transition délicate aggravée par la crise sanitaire et ses restrictions administratives qui pèsent lourdement sur l'activité croisière et ferry.



“**M**on objectif pour 2021 ? Renouer avec les volumes de 2018 et recevoir trois escales de navires par semaine sur le port de Brégaillon. À fin septembre 2020, nous avons accueilli une vingtaine d’escales de car-carriers (Neptune, MCCL...) à la demande de chargeurs et logisticiens. Nous effectuons un travail commercial vis-à-vis des opérateurs de véhicules afin qu’ils songent à Toulon comme plateforme complémentaire à Marseille-Fos où les flux sont massifiés”, explique Jérôme Giraud, directeur exécutif des ports de la rade de Toulon à la CCI du Var. Des flux méditerranéens composés exclusivement d’importations d’Italie et d’Espagne et de quelques expéditions vers l’Algérie (Fiat, Citroën, Peugeot, Dacia, Hyundai...).

DES TRAFICS POUR BRÉGAILLON

Autre piste sur laquelle le port varois fonde de grands espoirs pour 2021, le borax. Un composé chimique se présentant sous la forme d’une poudre blanche importée de Turquie qui entre notamment dans la fabrication de verres de spécialité. “Le potentiel de cette filière se situe entre 30.000 et 50.000 tonnes par an sur cinq à sept ans”, assure Jérôme Giraud. Ces quatre dernières années, Toulon avait investi 12 millions d’euros dans la réhabilitation de voies ferrées bord à quai et des terre-pleins à Brégaillon pour accompagner la croissance des flux de remorques d’UN Ro Ro.

En 2019, Toulon a connu une année exceptionnelle en raison du chantier pharaonique d’urbanisation en mer de Monaco par Bouygues Travaux Publics. Ce chantier a représenté un flux

de 780.000 tonnes de matériaux de remblais en 2019 contre 40.000 tonnes habituellement. D’ailleurs, la plateforme d’expédition des trafics de 1,5 hectare a été reconvertie en terminal roulier.

VIRGIN CRUISES À TOULON EN 2021

S’agissant des flux de passagers ferry et croisière, Toulon avoue naviguer à vue compte tenu des restrictions pesant sur les mouvements de voyageurs. D’ailleurs, pour la croisière, Jérôme Giraud évoque une année blanche en 2020. “Nous nous interrogeons sur les conditions de la reprise. Néanmoins, la confirmation de vingt escales de paquebots Virgin Cruises à Toulon centre en 2021 est un signe d’encouragement. Cette annonce confirme notre volonté de nous positionner sur le segment de la croisière de luxe”, complète Jérôme Giraud.

Après une année exceptionnelle dans le transport de passagers en 2019 avec 1.740.000 voyageurs (+ 10 %), le port varois a subi en 2020 le coup d’arrêt des rotations de ferries imposé lors des deux mois et demi du premier confinement. “Nous sommes parvenus à braver la tempête et de - 95 % au printemps, nous avons atténué la chute à 30 % sur l’année 2020”, explique Jérôme Giraud. Ainsi, fin septembre 2020, Toulon avait déjà perdu 500.000 passagers de ferries comparé à la même période de 2019. Même si

les navires de Corsica Ferries ont fait le plein durant les vacances de la Toussaint, l’activité a été globalement affectée par le passage en septembre des régions Provence-Alpes-Côte d’Azur et Corse en zone rouge, où le virus circule activement.

Nathalie Bureau du Colombier

“Le potentiel du borax se situe entre 30.000 et 50.000 tonnes par an”

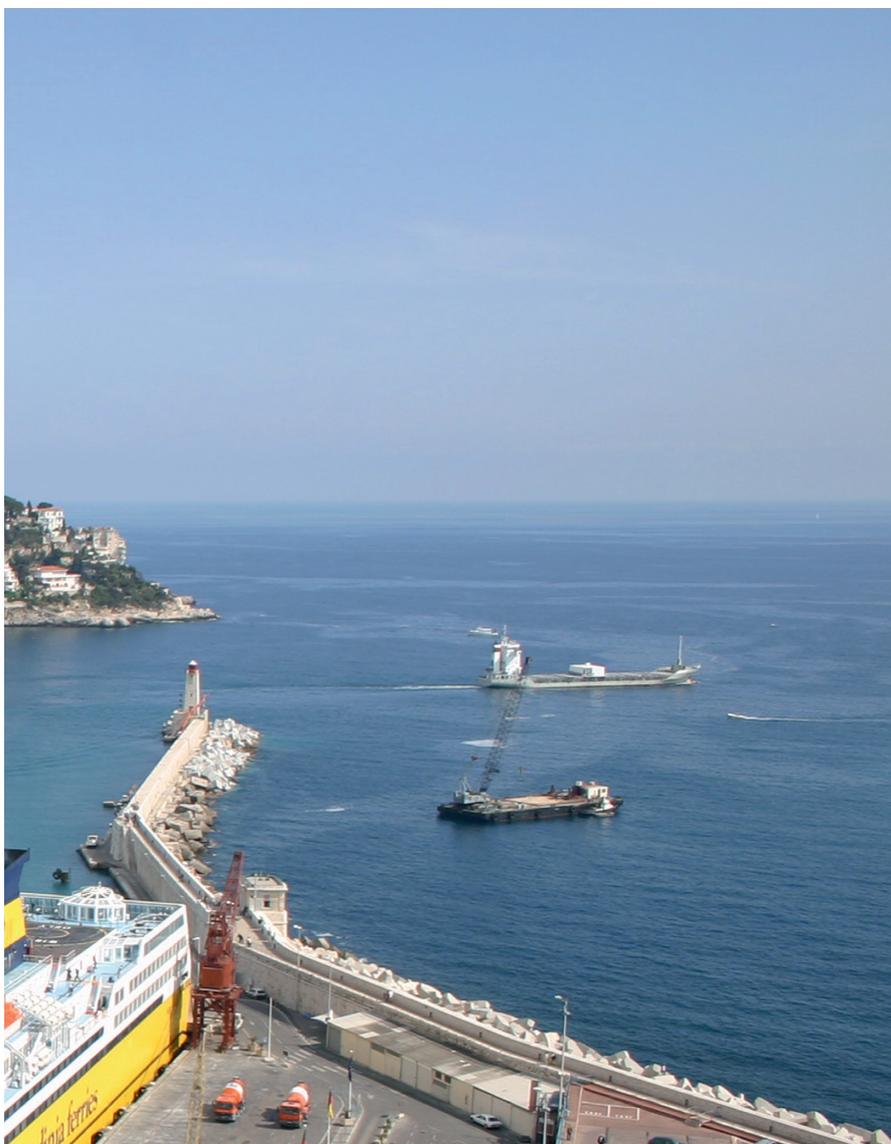




MARITIME

“ANNÉE ZÉRO” pour le port de commerce de Nice

La pandémie aura fait naufrager le port de commerce de Nice en pénalisant ses activités de passagers : le trafic avec la Corse et la croisière. S'ils restent minoritaires, les flux de marchandises sauvent cette année noire avec un résultat positif.



Le port de commerce de Nice, intégré dans la ville et à l'espace contraint, a vu au fil du temps décliner son activité de commerce au profit du passage. Faute de solutions d'adaptation ou d'extension, l'infrastructure semble se contenter d'un rôle mineur alors que sa situation géographique est stratégiquement forte.

Jean-Marc Bérard, directeur des exploitations portuaires de la CCI Nice-Côte d'Azur, gestionnaire du port de commerce, sait que 2020 sera certainement une année sombre.

“L'accueil des navires de croisière, déjà rendu difficile par la taille réduite de nos quais, était à l'arrêt jusqu'en juillet, rappelle-t-il. L'activité a repris mais de façon limitée, avec les têtes de ligne de la compagnie Ponant. Ce sont des petits bateaux de 200 à 300 personnes de capacité, où les contraintes sanitaires peuvent être plus facilement appliquées que sur des gros navires qui accueillent 5.000 personnes.”

ANNÉE BLANCHE POUR LA CROISIÈRE

Si les compagnies MSC Croisières et Costa ont repris leurs circuits en Méditerranée, leurs unités évitent pour l'instant les escales à Nice et à Cannes. Pour le directeur, le constat est clair : “C'est une année blanche pour la croisière comme tant d'autres port de Méditerranée.” Ainsi, Monaco a bloqué tout accueil de paquebots et “la reprise en 2021 n'est toujours pas sûre.”

“Des recettes d'exploitation préoccupantes”

Autre activité touchée par la pandémie, celle assurée par les navires de Corsica Ferries désormais seuls à la manœuvre à Nice. “Le trafic a redémarré en juillet également après plus de trois mois d'arrêt. On devrait terminer l'année avec 230.000 passagers, soit deux fois moins qu'en 2019 (415.000 passagers). On reste en deçà des 240 rotations de ferries prévues en début d'année, toutefois la casse aurait pu être plus sévère”, estime Jean-Marc Bérard.

Les navires de Corsica Ferries utilisent depuis janvier un carburant à 0,1% de soufre quand ils manœuvrent dans le port niçois. C'était une exigence de la métropole Nice-Côte d'Azur en 2019.

RÉDUCTION DES DÉPENSES

Heureusement, le trafic de marchandises affiche, lui, une bonne santé. “On devrait atteindre les 180.000 tonnes, soit mieux qu'en 2019.”

Le port exporte principalement du ciment en provenance des deux grands sites de production de l'arrière pays niçois situés à moins de 20 km. Une activité en essor qui a poussé le groupe Vicat à inaugurer en décembre 2019 à Nice son navire cimentier le “Capo Cinto” (91 mètres de long, d'une capacité de 2.000 tonnes dans 14 cuves). Celui-ci vient épauler le “Capo Nero” de la Someca qui est opéré par Lafarge et Vicat. Outre les ports corses, il pourra desservir l'Italie et d'autres destinations en Méditerranée. Reste que la faible activité du port niçois en 2020 a pour conséquence de pénaliser l'exploitant. L'année “sera mauvaise en termes de recettes d'exploitation bien en deçà des 2 millions d'euros encaissés en 2019”, pour Jean-Marc Bérard, qui se dit préoccupé.

Le port a donc taillé dans les dépenses de fonctionnement, renonçant à employer des travailleurs saisonniers l'été dernier. Quant à l'investissement, il n'est pas pénalisé même s'il reste à un niveau modeste. “Nous avons poursuivi les travaux de rénovations des terminaux passager réalisés en 2019 pour un million d'euro en continuant en 2021 sur le terminal du quai de commerce”, rappelle le directeur des exploitations portuaires.

RÉFLEXIONS ENVIRONNEMENTALES

La CCI engage des réflexions sur l'électrification des quais, notamment pour l'accueil de navires de croisières pour limiter le recours aux moteurs auxiliaires. D'autre part, la ligne 2 du tramway qui relie directement les quais du port de commerce aux terminaux de l'aéroport a été mise en service en décembre 2019. L'activité plaisance-yachting se porte bien malgré l'absence des yachts en provenance des États-Unis cette année.

Pour Jean-Marc Bérard, “la faiblesse de l'activité commerciale a libéré des places à quai pour l'accueil de grandes unités de plaisance”. La métropole a lancé un appel d'offre pour assurer la navette maritime entre Nice et le port de Cap-d'Ail à Monaco. Il s'agit d'offrir une alternative pour les salariés français travaillant en Principauté. Une nouvelle activité qui devra se faire une place dans un port déjà bien encombré.

Au-delà, la CCI et la métropole planchent toujours sur une solution pour développer l'offre en transport maritime, notamment pour les marchandises face à des réseaux routier et ferroviaire obsolètes. Elles imposent un nouveau site car le port actuel ne peut être agrandi. Un projet hélas sans solution pour l'instant.

Michel Bovas

NICE



AÉRIEN

Nice-Côte d'Azur : UNE ANNÉE CAUCHEMARDESQUE

En 2020, l'aéroport aura connu un véritable effondrement de ses trafics de passagers et de marchandises. La baisse avoisine les 70 % à fin septembre, du jamais vu.

L'année avait pourtant bien débuté avec un trafic en progression sur janvier et février laissant présager que le cap des 15 millions de passagers serait atteint en 2020. On comptait en prime sur les nouveaux longs courriers prévue vers les États-Unis et sur l'officialisation de la ligne vers la Chine testée en 2019.

Mais entre-temps la Covid-19 a cloué au sol les compagnies et a vidé les aéroports. Et Nice dont le trafic principalement international dépend fortement du tourisme et l'événementiel a été touché au cœur. En avril, premier mois de la pandémie et du confinement, moins de 8.000 passagers ont transité dans les terminaux contre 1,2 million en avril 2019.

LE TRAFIC PASSAGERS D'IL Y A TRENTE ANS

L'aéroport a dû fermer un de ses deux terminaux (le plus ancien) face à cet écroulement du trafic. C'est à partir de juin (120.000 passagers) que l'aéroport a récupéré progressivement son activité et ses lignes. En septembre (dernier chiffre connu) avec 437.089 passagers, le trafic reste très en deçà de celui du même mois de 2019, soit plus de 1,4 million, pour une baisse de 70 %.

L'international depuis la rentrée est en dessous du trafic domestique. L'aéroport devrait clôturer son exercice 2020 avec 5 millions de passagers, son trafic d'il y a plus de trente ans.

La reprise se fait attendre d'autant que la pandémie provoque les annulations en série de salons professionnels et événements à Cannes, Nice et Monaco, qui contribuent habituellement à alimenter une grande partie du trafic niçois. Le redécollage de l'aéroport sera donc plus problématique que prévu.

ARRÊT DU VOL D'EMIRATES

Le fret avionné en cumul fin août (dernier chiffre connu) atteint 2.100 tonnes en retrait de 75 % par rapport à la même période 2019. L'arrêt du vol d'Emirates, qui ne reprendra entre Nice et Dubaï qu'en décembre, pèse lourd sur cette contre-performance. Heureusement, le fret camionné depuis le terminal cargo a permis aux entreprises azuréennes d'exporter via d'autres grands aéroports européens.

Face à cette situation inédite et imprévisible, la Société des aéroports de la Côte d'Azur (Saca) a dû faire des économies, d'abord en regroupant sur le Terminal 2 l'ensemble des

activités. Le gestionnaire de la plateforme prévoit une baisse des résultats de plus de 50 % alors que les coûts d'exploitation restent fixes. Ses actionnaires (groupe franco italien, Monaco, la CCI de Nice et les collectivités) devront gérer une importante dégradation financière.

CHANTIER REPORTÉ POUR LE TERMINAL 2

Car l'établissement – outre les redevances aéroportuaires – puisent dans la location de locaux commerciaux dans les terminaux et les parkings une partie non négligeable de ses recettes. Or, ces deux ressources se sont taries. La métropole Nice-Côte d'Azur avait vendu au cours de l'été 2019 4 %, sur sa participation de 5 % dans le capital de la société aéroportuaire.

L'investissement majeur, qui devait être cette année le chantier de l'extension du Terminal 2, est repoussé dans le temps. L'impact sur l'emploi n'est pas chiffré mais la plateforme fait travailler directement 3.000 salariés et indirectement 8.000. Une grande partie de ces employés est aujourd'hui en chômage partiel.

Plus positif, l'aéroport met en service avant la fin de l'année son AirPort Operations Centre qui réunit la quasi-totalité des PC opérationnels de la plateforme (avions, bagages, passagers, technique puis, dans un second temps, sécurité-sûreté). Cette initiative doit améliorer la coordination et l'information des différents acteurs aéroportuaires, tout en optimisant les ressources mises à leur disposition.

“Mise en service de l'AirPort Operations Centre avant la fin de l'année”

En janvier 2020 a été donné le premier coup de pioche de la future gare SNCF (TER, TGV) située face au Terminal 1. Une première tranche devrait être livrée en 2021. Elle devrait permettre d'assurer une liaison directe de l'aéroport par TER depuis l'ensemble du territoire transfrontalier: la région Ligurie côté italien, l'Est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et bien sûr Monaco.

Michel Bovas





FERROVIAIRE

UNE CATASTROPHE remet sur les rails la ligne Nice-Tende

La vallée de la Roya, sinistrée depuis le passage de la tempête Alex ayant détruit le réseau routier franco-italien, ne survit que grâce à la voie ferrée Nice-Tende et la desserte des TER SNCF ou des trains italiens.

I l a donc fallu un désastre pour que la ligne Nice-Tende qui relie également Vintimille à Cuneo et Turin retrouve son utilité.

Après les violents intempéries qui ont frappé l'arrière pays niçois le 2 octobre dernier, les routes de la vallée franco-italienne de la Roya sont coupées pour de longs mois, la seule alternative reste ferroviaire.

Mais pour envisager sereinement l'avenir d'une ligne qui était menacée de fermeture il y a tout juste quelques mois, il faudra la mobilisation de moyens financiers supplémentaires et une meilleure coopération entre SNCF Réseau et son homologue italien.

“Près de 50 km de routes et de nombreux ponts ont disparu”

Près de 50 km de routes et de nombreux ponts de la vallée ont disparu sous la furie de l'eau. La facture de la reconstruction côté réseau routier pourrait s'élever à plusieurs centaines de millions d'euros (près d'un milliard si l'on rajoute

les routes détruites des vallées de la Tinée et de la Vésubie).

Seule la voie ferrée qui relie Nice à Tende reste une solution à court terme crédible. En tout cas après travaux sur la section entre Saint-Dalmas-de-Tende et Tende. Côté italien des premiers trains de l'opérateur Trenitalia ont pu desservir la petite commune frontalière depuis Cuneo.

DES TRAVAUX FINANCÉS PAR LA RÉGION

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé de financer la totalité des travaux à réaliser sur cette ligne, non compris les financements déjà budgétés par SNCF Réseau. La région sollicitera l'Union européenne car la ligne représente un intérêt dans le système de corridors communautaires.

Elle dessert la France (Nice-Tende) mais aussi l'Italie (Vintimille-Tende Cuneo). Ces travaux nécessiteront un accord sur une nouvelle convention entre les deux États. Mais le temps presse, la ville de Tende un mois après la tempête est toujours inaccessible sans compter les mesures de confinement qui accroissent le désarroi des habitants.

Michel Bovas



Interface constante avec l'administration des douanes

Opérateur Économique Agréé (OEA)
Simplifications douanières Sûreté et Sécurité

Accompagnement et soutien

Gestion quotidienne de vos opérations

Toutes opérations : import, export, entrepôt sous douane et autres régimes suspensifs

Opérations accélérées : dédouanement centralisé national



Dédouanement Centralisé National



Analyse et accompagnement

Notions clés (espèce, origine, valeur, etc.)

Démarches douanières et fiscales : obtention du statut d'exportateur agréé, de l'OEA, TVA...

40 ans d'expérience douane

au service de votre compétitivité



09 7009 7009
contact@mumnet.com

www.mumnet.fr



Accredited Agent



M&M[®]

MILITZER & MÜNCH

Le meilleur des spécialistes



ADOPTÉZ LA FORCE DU DIGITAL
POUR OPTIMISER VOS ÉCHANGES **VERTS**, ET INTERNATIONAUX



UN CARGO COMMUNITY SYSTEM RÉVOLUTIONNAIRE
POUR TOUS LES SMART PORTS ÉCORESPONSABLES DU FUTUR

mgi:
ACCELERATEUR D'ÉCHANGES

POUR TOUTE INFORMATION CONTACTÉZ
NOTRE SERVICE COMMERCIAL AU :
04 91 14 26 71 - PAR E-MAIL : sales@gyptis.fr

Immeuble Le Murano
22 avenue Robert Schuman CS 80453
13235 Marseille Cedex 02 France
Tél. +33 (0)4 91 14 26 60