

euroconteneur Un outil prometteur

Outil de promotion du développement durable, le cabotage peine à trouver sa place pour les échanges de marchandises en substitution à la route. Au cours d'une conférence tenue à Rouen, le Bureau de promotion du short-sea vient de porter sur le devant de la scène un outil prometteur, le conteneur de 45 pieds palletwide (c'est-à-dire optimisé pour l'utilisation des palettes) ou euroconteneur.

L'utilisation de ce conteneur constitue l'une des pistes de développement du cabotage, l'autre étant, bien sûr, le transport roulier. Martin Butruille, directeur du trafic et des activités portuaires au grand port maritime de Rouen (GPMR), coorganisateur de cette rencontre, s'interroge : « Pourquoi le 45 pieds est-il très présent dans le nord du continent et peu en France ? »

L'euroconteneur ne date en effet pas d'hier. Plusieurs opérateurs l'utilisent sur des liaisons en Europe du nord. Le précurseur en a été le transporteur néer-

landais Geest North Sea Line, tourné vers les échanges intra-européens.

Plusieurs armements ont développé l'usage de ce conteneur, en particulier ECS (European Containers) et Eucon Line, tous deux présents au terminal rouennais de Radicatel.

LE VOLUME D'UNE SEMI-REMORQUE

L'intérêt du 45 pieds réside dans le fait qu'il propose le même volume qu'une semi-remorque (89-90 m³), qu'il peut acheminer 33 palettes et être chargé sur plusieurs côtés (devant, sur le côté, etc.). Son usage en est simple : il n'y a qu'une seule commande et un seul contact, l'opérateur maritime.

Lionel Grenier, consultant chez Catram, explique les clés du succès : « La route maritime doit être la plus longue possible. Il faut sélectionner des

ports avec des arrière-pays riches et s'assurer un fond de chargement. »

Plusieurs autres critères sont nécessaires pour la réussite : disposer de terminaux dédiés (qui existent en Europe du nord) et de tarifs non pénalisants (dissocier les transports au long cours et ceux de cabotage), mettre en place un guichet modal unique, garantir un engagement minimum des chargeurs, développer la massification et mettre en place une approche différente de la logistique (anticiper les commandes). Ce conteneur reste cependant un outil essentiellement européen, même si les 45 pieds standards existent en transport international.

Les ports français de la façade ouest accueillent plusieurs services de cabotage (non dédiés) employant des porte-conteneurs (BG Freight Line, Delta Shipping, C2C-Line, Eucon, Bayant Line, etc.).

Jean-Claude CORNIER

Subsea 7 Une première année après fusion « excellente »



Le navire de levage « Oleg Strashnov » de Seaway Heavy Lifting doit bientôt entrer en flotte pour le compte de Subsea 7 Inc.

Jean Cahuzac, P-DG de la nouvelle Subsea 7 Inc, résultat de la fusion d'Acergy et de Subsea 7, estime que la compagnie s'appuie sur une année 2010 « excellente ». L'ex-Acergy a réalisé un chiffre d'affaires de 2,7 milliards de dollars, pour 559 millions de dollars opérationnel (ebitda) et 313 millions de dollars de résultat net. L'ex-Subsea 7 a fait moins bien : 2 milliards de dollars de chiffre d'affaires, en baisse de 18 %, et un bénéfice avant impôt de 239 millions de dollars. Le premier résultat de la fusion est un carnet de commande de 6,3 milliards de dollars fin décembre 2010.

La flotte, déjà exceptionnelle, va s'enrichir du **Borealis**, à livrer au premier semestre 2012, et des **Seven Havila** (nouveau navire de support à la plongée) et **Oleg Strashnov** (navire de

levages lourds), attendu d'ici la fin du premier semestre. En 2010, l'ex-Acergy avait acquis les **Antares**, **Polar Queen** et **Pertinacia**. Subsea 7 avait pris livraison des **Seven Atlantic** et **Seven Pacific**, achevant un programme d'amélioration en 5 ans.

Pour 2011, Jean Cahuzac estime que l'activité sera soutenue par « un prix du brut robuste et de nombreux appels d'offres dans le monde entier ». L'activité en mer du Nord reprend fort, des contrats majeurs d'équipements sous-marins seront attribués en Australie, au Brésil, et en Afrique de l'Ouest. « Les contrats seront de plus en plus vastes et complexes, ce qui favorisera une forte croissance du secteur dans le moyen terme », commente Jean Cahuzac.

Alain SIMONEAU



Un euroconteneur chargé de papiers à recycler.

LE 45 PIEDS AUSSI POUR LE MODE EN FLUVIAL

L'euroconteneur de 45 pieds s'accommode aussi du transport fluvial. C'est ainsi qu'après avoir envisagé d'utiliser des conteneurs traditionnels, le groupe papeter UPM-Kymmene et l'armement Marfret ont mis en place un système de transport, entre Rouen et Paris, utilisant des 45 pieds palletwide. « Nous avions besoin d'un chargement latéral des bobines de papier mais aussi de transporter des papiers à recycler », explique André Poiret, responsable logistique d'UPM-Kymmene. Le conteneur de 45 pieds permettait l'optimisation du chargement dans les deux sens.

Fournisseur des conteneurs, Marfret en assure le transport avec un automoteur. « Nous avons évité 4 500 camions sur l'A 13 », précise André Poiret. Voies navigables de France (VNF) et le Laboratoire économique lyonnais se sont également penchés sur ce type de matériel pour une utilisation sur le réseau Saône - Rhône.

Olivier Klein (Laboratoire économique lyonnais) souligne qu'il faudrait optimiser la dimension des bateaux utilisés pour qu'ils puissent embarquer quatre conteneurs en largeur, ce qui n'est pas possible pour

le moment (largeur maximale de 11,40 mètres). Il faudrait en outre « qu'une desserte avec des 45 pieds soit dédiée à ce type de conteneur ».

Le développement de l'euroconteneur en fluvial passe notamment par la possibilité d'en charger quatre de front, le positionnement d'entrepôts sur des hubs internes pour faciliter le report modal en diminuant les coûts de pré ou post-acheminements ou la reconnaissance du 45 pieds comme norme européenne, voire internationale.

J.-C. C.

►► **Guyane : la préfecture autorise Tullow Oil à forer.** Le préfet de Guyane a signé, le 3 mars, l'arrêté autorisant la compagnie pétrolière britannique Tullow Oil à forer par 2 048 mètres de profondeur au large de la Guyane. La plate-forme **Enso 8503** est sur place, accompagnée de trois navires de servitude et de deux hélicoptères. L'arrêté autorise un forage jusqu'à 4 347 mètres sous le fond de la mer. Il s'agit du premier forage exploratoire en grande profondeur au large des côtes guyanaises, suivant une exploration sismique en 3D. Les majors Shell et Total ont pris respectivement 33 et 25 % du permis, aux côtés de Tullow, opérateur. Cette licence couvre 32 000 km² à environ 80 milles de la côte.

►► **Arctique : Total s'allie avec le russe Novatek.** Total fait alliance avec le producteur privé de gaz russe Novatek, second producteur du pays avec 10 % de parts de marché intérieur. Total prendra, dès avril, 12,08 % des parts de Novatek, avec intention conjointe de monter à 15 % dans un an et 19,4 % dans 3 ans. Par ailleurs, Total doit acquérir 20 % de participations dans le projet Yamal LNG, un développement au potentiel de 15 millions de tonnes/an de chargement de gaz naturel liquide, pour 1 250 milliards de m³ de réserves. Il s'agit du champ à condensats de South Tambej, au centre de la péninsule de Yamal, donnant accès, pour les 20 % de parts de Total, à une production au plateau de 90 000 bep/jour. Ce double investissement représente un effort de 4 milliards de dollars (2,9 milliards d'euros) pour la major française.

►► **Offshore : Vallourec construit une usine d'ombilicax.** Ce sont les tuyaux vitaux des installations pétrolières offshore, ceux qui acheminent des fluides et des informations entre les plates-formes et les équipements sous-marins. Vallourec, le géant des tubes, annonce qu'il va investir plusieurs dizaines de millions d'euros dans une usine de fabrication de tubes inox pour ombilicax, à Vénarey-les-Lumes, en Bourgogne, où le groupe est déjà implanté. Vallourec Umbilicax, qui vise 25 millions d'euros de chiffre d'affaires, devrait démarrer une première ligne cette année et une seconde d'ici 4 ans.