



# rouen maritime

Numéro 9339

Mardi 8 mars 2011

## AU SOMMAIRE

- Rouen : les céréales en février (p 2-3)
- Rouen accueille le Norman Arrow (p. 3)
- Rouen : navires entrés (p. 4), navires sortis (p. 5-6)
- Premier service pour American Feeder Lines (p. 5)
- CKYH réorganise ses lignes Asie/Europe (p. 6)
- Lignes régulières : prévisions de départs (p. 7 à 9)
- Lignes régulières : prévisions d'arrivées (p. 10)

## ROUEN

### CONTENEUR DE 45'PW

#### Un outil de développement du cabotage

**Le conteneur de 45'PW (45 pieds palletwide) a été au centre d'un colloque qui s'est tenu à Rouen lundi 28 février. Les intervenants ont montré ses avantages et ses inconvénients ainsi que ses possibilités de développement.**

Rouen était un lieu tout désigné pour accueillir un colloque sur le conteneur de 45'PW (palletwide) : le port normand est en effet l'un des rares ports français à accueillir (depuis longtemps) une liaison régulière utilisatrice de ces "euroconteneurs", la liaison Radicatel / Dublin. Organisé par le Bureau de promotion du shortsea shipping (BP2S) et le Grand port maritime de Rouen, cette rencontre qui a mobilisé environ 120 participants (français, belges, néerlandais, britanniques...) a permis de faire le point sur ce type particulier de conteneur et de dresser quelques pistes de développement. Elle a été introduite par Philippe Dehays, président de l'Union Portuaire Rouennaise (UPR) et Antoine Person, président de BP2S. Jean-Marie Millour, délégué général de BP2S, et les collaborateurs du BP2S ont apporté leur concours au bon déroulement de cette journée... studieuse.

#### Rouen, le cabotage et l'euroconteneur

Le cabotage occupe une position importante au port de Rouen. Martin Butruille, directeur des trafics et de l'activité portuaire au GPMR, a rappelé sa place : "A Rouen, sur les 26,7 Mt de trafic l'an dernier, le cabotage en a représenté 14,3 Mt, en incluant l'Afrique du Nord". Sans Afrique du Nord, le chiffre est déjà élevé, soit 10,5 Mt. Rouen est également un port où existe un courant permanent de conteneurs 45'PW avec les liaisons de/vers l'Irlande (ECS/Eucon). En fluvial également, avec le trafic UPM, sont assurés des transports de conteneurs de ce

type..

Martin Butruille pose trois questions : "Pourquoi le 45' est-il très présent dans le Nord-Continent et peu en France ? Le concept d'Autoroutes de la Mer a-t-il occulté le 45' ? Quels développements possibles vers le Sud ?"

#### Une boîte à tout faire

Le conteneur 45'PW ne date pas d'hier. L'armement néerlandais Geest North Sea Line (GNSL) en a été l'initiateur. Spécialisé dans le cabotage conteneurisé en Mer du Nord, GNSL (aujourd'hui Samskip) a développé le concept très avant, puisqu'il a fait usage de navires conçus spécifiquement pour ce type de conteneurs.

Le 45'PW peut se décliner en multiples configurations : transport de voitures, vrac, grande hauteur, frigo... avec possibilité d'ouverture sur toutes les faces et notamment sur le côté (avec des "curtain-side" par exemple). Sur le plan de la manutention, il se traite comme un 40 pieds classique.

Petite contrainte toutefois, pour pouvoir voyager par la route, il doit avoir des coins chanfreinés (pour respecter le règlement européen 96/53 qui impose une distance minimum entre l'avant du conteneur et l'arrière de la cabine de conduite).

#### Avantages et conditions de développement

A côté du transport routier, acteur incontournable du cabotage, "l'euroconteneur 45'PW a vocation à prendre une part du développement", souligne Lionel Grenier, du cabinet Catram-Consultants. "Le 45'PW a tous les arguments nécessaires : il est équivalent à une semi-remorque avec un volume de 89/90 m<sup>3</sup>; il peut recevoir 33 euro-palettes; il peut être chargé par le côté, etc.". Sur le plan administratif, l'offre s'adresse directement au chargeur avec donc, une seule commande et un seul contact, l'opérateur maritime. Il conserve son opérateur unique de bout en bout.

D'après Lionel Grenier, le parc actuel de 45'PW est de l'ordre de 140 à 150 000 unités en Europe.

Aujourd'hui, force est de constater que cet outil est peu utilisé en dehors de l'Europe du Nord. Aussi, l'orateur évoque les "clés du succès" : la route maritime doit être à la fois la plus longue possible et la plus directe. Il faut sélectionner des ports bénéficiant d'arrière-pays riches (pouvant être connectés par fer ou voie d'eau), sécuriser la liaison avec un fond de cale (pétrochimie, agro-alimentaire...), etc.

Alors pourquoi pas la France ? Pour Lionel Grenier, Rouen/Radicatel est un port dédié au short-sea. Cette vocation tient à l'histoire, avec la venue de Bell Lines en 1978. Aujourd'hui, Radicatel accueille ECS et Eucon Line. D'autres ports français sont présents sur ce type de trafic sur la façade Ouest, notamment Brest et Montoir (BG

(Suite page 2)

(Suite de la page 1)

Freight Line), Dunkerque (Delta), plus récemment Bayonne (Bayant Line), etc.

La géographie de la France est peu favorable à ce développement (pays de transit, trop grande proximité des marchés principaux...). Regarder vers le Sud ? les distances semblent insuffisantes. Vers le Nord ? "la zone cible s'élargit au fur et à mesure que la destination s'éloigne".

Quels ingrédients nécessaires au développement ? un climat social apaisé, des terminaux dédiés, des tarifs non pénalisants (il faut dissocier deep-sea et short-sea), la garantie d'un engagement minimum des chargeurs, une massification, etc.

Il faut préciser deux points particuliers. L'euroconteneur 45'PW n'est pas normalisé, comme l'a souligné Bertrand Geoffroy (du Bureau International du Conteneur). D'autre part, a également été évoqué la question de la responsabilité : les plafonds sont différents entre la mer et la terre. Pour éviter ce problème, il est souhaitable de recourir à la CMR pour tout le transport, quelque soit le mode utilisé.

#### Le 45'PW également sur la voie d'eau

Si le 45'PW s'est fait une (petite) place en transport maritime, il est également présent sur les voies d'eau. Arthur

Fournel (directeur régional de Marfret) et André Poiret (directeur de la logistique chez Upm France) ont présenté leur démarche pour utiliser ces conteneurs entre Rouen et la région parisienne.

L'objectif du groupe UPM et du Sycotom de la Région parisienne (collecte des déchets) était de développer l'usage de la voie d'eau. Après avoir étudié diverses solutions (comme le ro/ro), UPM et Marfret se sont retrouvés pour mettre en place une navette Rouen/Paris utilisant des conteneurs 45'PW. Ils sont parfaitement adaptés aux transports de bobines de papier dans le sens Rouen/Paris et à l'acheminement de balles de papiers à recycler dans le sens Paris/Rouen. Le choix a été fait d'utiliser des 45'PW curtain-side pour charger par le côté les bobines de papier. " Sur le plan environnemental, nous avons pu enlever 4 500 camions sur l'A 13", ajoute André Poiret.

A l'occasion de cette rencontre, d'autres thèmes ont été abordés, comme les possibilités d'utilisation du 45'PW sur le réseau Saône/Rhône, ou encore dans les liaisons de long-cours, etc.

## AGRO-ALIMENTAIRE

### Rouen : les cargaisons de céréales embarquées en février 2011

Nous publions ci-après le relevé des navires ayant chargé des céréales et autres vracs agro-alimentaires au port de Rouen ou en Seine fluviale. Ce pointage - uniquement indicatif - porte sur le mois de février dernier.

<u>navires</u>	<u>pav.</u>	<u>consignat.</u>	<u>entré</u>	<u>sorti</u>	<u>cargaison</u>	<u>destination</u>	<u>postes</u>
<b>□ cargaisons de céréales chargées à Rouen</b>							
<i>Scl Margrit</i>	Lib.	Rosa Ship Ag	29/01	01/02	7 100 blé	Tanger	Simarex
<i>Shirvan</i>	Malt.	Rosa Ship Ag	31/01	01/02	6 100 blé	Israel	Soufflet
<i>Rubia</i>	Cypr.	U.R.A.	31/01	01/02	23 707 blé	Cuba	MRM
<i>St Peter</i>	Bah.	Humann/Taconet	27/01	02/02	28 940 blé	Algérie	Elie/Soufflet
<i>Perun</i>	S.V.	Rosa Ship Ag	28/01	02/02	14 500 orge	Mersin	Lévy/Soufflet
<i>Sunny Pescadores</i>	Pan.	Provermarine	31/01	04/02	11 191 blé	Safi	Simarex
<i>Jop</i>	Lib.	Rosa Ship Ag	28/01	04/02	23 000 blé	Maroc	Lecureur
<i>Leyden</i>	Malt.	Ferrari Shipp	01/02	04/02	22 500 blé	Cuba	Soufflet
<i>Begonia-G</i>	Pan.	Rosa Ship Ag	02/02	04/02	10 550 blé	Maroc	Simarex/Lecureur
<i>Cassandra</i>	Antig.	Rosa Ship Ag	03/02	05/02	7 100 blé	Tanger	Simarex
<i>Lowlands Brabo</i>	Pan.	Euro-Docks	02/02	05/02	29 500 blé	Algérie	MRM
<i>Muzaffer Ana</i>	Turc	Euro-Docks	04/02	06/02	11 200 orge	Huelva	MRM
<i>Bulnes</i>	Port.	AM Taurin	30/01	07/02	3 700 blé	Lisbonne	Lecureur
<i>Planet-V</i>	All.	Rosa Ship Ag	31/01	08/02	5 400 blé	Maroc	Elie
<i>Tasman ID</i>	H.K.	Euro-Docks	04/02	08/02	19 700 blé	Algérie	Elie
<i>Global Hemera</i>	Antig.	AM Taurin	05/02	08/02	6 815 blé	Nador	Soufflet
<i>Oyster</i>	Marsh.	Rosa Ship Ag	06/02	09/02	9 000 blé	Maroc	Lecureur
<i>River Blyth</i>	Antig.	Euro-Docks	06/02	10/02	3 800 blé	Lisbonne	Lecureur
<i>Pomorze Zachodnie</i>	Lib.	Rosa Ship Ag	08/02	12/02	22 500 blé	Maroc	Simarex
<i>Fri Tide</i>	Bah.	Rosa Ship Ag	10/02	12/02	3 000 blé	Malmo	Elie
<i>Global Hermes</i>	Antig.	Provermarine	13/02	15/02	6 900 blé	Maroc	Elie
<i>Tangra</i>	Malt.	Rosa Ship Ag	12/02	15/02	8 900 blé	Maroc	Lecureur
<i>Universal Antwerp</i>	Cypr.	Marfret	11/02	15/02	15 750 blé	Ouest-Afrique	Elie
<i>Icelandica Hav</i>	Antig.	Ferrari Shipp	14/02	16/02	2 068 maïs	Hull	Sogema
<i>Lake Triview</i>	Sing.	Rosa Ship Ag	12/02	16/02	30 200 blé	Algérie	MRM
<i>Sofie-N</i>	Hol.	Humann/Taconet	15/02	17/02	4 400 blé	Lisbonne	Lecureur
<i>Komet-III</i>	Brit.	AM Taurin	16/02	17/02	5 050 blé	Maroc	Lecureur

(Suite page 3)