

Vendredi 29 Mai 2015

▣ Le gigantisme cause commune des commandants de ports européens

Les commandants de ports européens se sont réunis durant deux jours à Marseille autour du thème du gigantisme des porte-conteneurs. L'accès à une information fiable sur les conditions nautiques est ressortie comme un besoin partagé par tous.



Le "MSC London" est à ce jour le plus gros porte-conteneurs jamais accueilli en escale dans le port de Marseille-Fos © Franck André

Le 8e séminaire du Comité des commandants de ports européens (European Harbour Masters' Committee, EHMC) s'est tenu à Marseille les 28 et 29 mai. Le thème choisi pour cette édition était l'augmentation rapide de la taille des porte-conteneurs et les problèmes posés par leur accueil dans les ports. Une cinquantaine de participants – majoritairement des commandants de ports et leurs adjoints – ont pris part aux débats.

Amaury de Maupeou, commandant du port de Marseille-Fos et président de l'EHMC depuis 2013, était l'hôte de cette manifestation biennale. Il croit en l'intérêt de ces rencontres : "Une manière de faire l'Europe par la base". Et de créer "des affinités extrêmement utiles puisqu'elles permettent d'échanger plus facilement lorsqu'on rencontre un problème". Le commandant du GPMM s'est félicité d'une participation importante et de la présence pour la première fois du commandant du port de Tanger-Med, invité par ses homologues

européens. Il tire de ce séminaire un bilan positif : "Nous avons pu échanger sur des problématiques communes : la régulation et le VTS (service de gestion du trafic, NDLR), notamment le chenalage, pour ces grands navires".

Une pause dans la croissance des navires ?

Des unités dont la taille ne devrait plus beaucoup évoluer à moyen terme, selon Jan Tiedemann, analyste de la ligne régulière au cabinet de conseil Alphaliner. "Les dernières augmentations de capacité ont été réalisées en gagnant sur la hauteur. Nous pensons que les dimensions des navires resteront pendant quelques années autour des 400 mètres sur 60 et que les prochaines économies pour les opérateurs proviendront des partenariats et de la structure des lignes".



Le siège du GPMM a accueilli les conférences du 8e séminaire de l'EHMC © Franck André

Entre les porte-conteneurs de la classe E de Maersk Line et ceux de la gamme triple E (18.340 EVP), les dimensions ont augmenté de 1,4 % en longueur et de 4,6 % en largeur pour une hausse de 18 % de la capacité en EVP. Entre les "CMA CGM Marco Polo" et "Kerguelen" (17.722 EVP), ce sont 10 % de capacité supplémentaire pour les mêmes dimensions. Pour autant, Jan Tiedemann a souligné la difficulté de prédire l'évolution de la taille des navires. "Nous n'avons pas vu venir le doublement de la capacité il y a dix ans. La taille des navires était alors limitée par la puissance des moteurs, ce qui n'est plus le cas avec les nouvelles technologies".

Besoin de données plus précises

L'expérience, des procédures éprouvées et une bonne coordination entre les différents intervenants de l'escale répondent aux enjeux découlant de la taille de navires. Mais la fiabilité des données recueillies apparaît comme une question primordiale. "Le problème des prévisions météo est partagé par beaucoup de ports, a pu constater Amaury de Maupeou. Nous avons des prévisions nationales mais elles sont insuffisantes. Nous nous rejoignons sur le besoin de mesures recueillies directement sur les sites. À Fos, où nous avons des capteurs, nous voyons que les conditions diffèrent d'une darse à l'autre".

Le pilote marseillais Nicolas Petit venu présenter les méthodes de travail locales n'a pas dit autre chose, faisant l'éloge du Portable Pilot Unit (PPU), utilisé sur les gros navires depuis l'escale du "MSC London" en février 2015. Après avoir conclu plusieurs partenariats qui lui

ont permis d'accéder à des données bathymétriques, météorologiques et de géopositionnement de haute précision, la station de pilotage de Marseille-Fos s'est dotée de ce système de positionnement portable qui intègre toutes ces données ainsi que les cartes modifiées par les pilotes eux-mêmes. Cet outil est capable d'informer en temps réel et de modéliser les manœuvres à venir. Il requiert deux pilotes, un premier concentré exclusivement sur la manœuvre et un autre chargé d'interpréter et sélectionner les données du PPU utiles à communiquer à son binôme. Le procédé a suscité l'intérêt des officiers des ports non équipés. Devant les hésitations de certains de ses homologues, notamment sur le coût de telles procédures, le commandant du port d'Anvers, Rik Verhaegen, a balayé la question : "Le PPU est très bon marché car, sans lui, pas de gros navires".

L'actualisation permanente des données et la création d'outils permettant de les exploiter selon ses besoins sont devenus l'une des priorités des ports modernes. Ainsi, après avoir créé le guide portuaire décliné dans chaque port, l'EHMC en développe une version dématérialisée, sous la forme de site internet. Le projet Avanti est actuellement en phase de test dans les ports de Rotterdam et Marseille. "Il répond à une demande des opérateurs d'informations portuaires", note le commandant de Maupeou. Il pourrait être dévoilé lors du prochain séminaire de l'association mondiale des commandants de ports (IHMA) en mai 2016 à Vancouver ou de celui de l'EHMC dans deux ans.

Franck André