

Le Port de Guadeloupe cherche son nouveau capitaine

Lundi 21 Octobre 2019



Yves Salaün va rejoindre la dreal de Rouen. - Roberto Birhus

Selon nos confrères du magazine Le Marin, Yves Salaün va quitter son poste de président du directoire du grand port maritime de la Guadeloupe. La quête pour trouver son successeur à la barre du GPMG est ouverte.

Nommé directeur régional adjoint de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) à Rouen, en Normandie, Yves Salaün va quitter la présidence du directoire du grand port maritime de la Guadeloupe (GPMG). Il doit prendre ses nouvelles fonctions le 12 novembre. Ce départ intervient après la réorganisation controversée, en juillet, de l'organigramme du GPMG en trois pôles. Dans les colonnes de nos confrères du Marin le syndicaliste Alex Uri, délégué CGT-G, dénonce d'ailleurs « un projet décidé dans la précipitation, sans concertation aucune. Il y avait une volonté manifeste de sa part de régler des comptes ». Des propos auxquels font écho ceux de cadres du GPMG qui y décrivent également, sous couvert d'anonymat, « une violence managériale sans précédent ».

Ouverture des candidatures

Les candidats intéressés par le poste de président du directoire du grand port maritime de la Guadeloupe ont jusqu'au 4 novembre pour se faire connaître, selon la direction générale des infrastructures. Elle recherche « agent de la haute fonction publique ou issu du monde de l'entreprise, ayant déjà eu des expériences réussies de management et de dialogue social, y compris dans une certaine conflictualité ».

Toujours selon le magazine Le Marin deux personnes auraient déposé leur candidature : Jean-Luc Vaslin, le directeur de la mer en Guadeloupe et Renaud Paubelle, le directeur de l'aménagement au port de Marseille.

Les unions maritimes veulent intégrer la gouvernance des ports

Jeudi 26 Septembre 2019



Michel Segain, président de l'Union maritime et portuaire de France © UMPF

Dans un courrier daté du 30 août et rendu public il y a quelques jours, le président de l'Union maritime et portuaire de France (UMPF), Michel Segain, sollicite le soutien des députés et des sénateurs afin de faire évoluer la gouvernance des Grands Ports maritimes.

Rappelant le rôle des Unions maritimes et portuaires locales, les corps de métiers qui les composent et les actions qu'elles mènent, notamment en matière d'investissements, l'UMPF souhaite saisir l'occasion donnée par l'élaboration de la future Stratégie nationale portuaire pour renforcer leur poids au sein des établissements. "Au prétexte de limiter les conflits d'intérêts, nous avons été exclus de la composition des instances de décision des ports, à savoir des conseils de surveillance", déplore-t-il, réfutant cette justification.

Les Unions maritimes et portuaires qui rassemblent "plus de 1.600 entreprises et 80.000 salariés", siègent actuellement dans les Conseils de développement "à caractère purement consultatif, sans réel avis à donner sur les choix et décisions stratégiques qui impactent durablement le substrat de toutes nos activités économiques".

Convaincue que "la politique portuaire ne peut plus être une compétence unique de l'État", l'UMPF propose une modernisation de la gouvernance des GPM "en associant les intérêts du public avec ceux du privé pour soutenir leurs investissements pertinents. Il faut que la gouvernance reflète un juste équilibre qu'il convient de trouver".

Pour soutenir cette proposition, Michel Segain demande au Parlement d'intervenir au plan législatif afin qu'un siège soit réservé aux Unions maritimes et portuaires avec voix délibérative au sein des conseils de surveillance des GPM métropolitains et ultramarins.

Marfret consolide sa position dans les caraïbes

Publié le 16 octobre 2019



Marfret poursuit son développement dans les Caraïbes avec un renforcement de sa ligne Antilles Nord. Ce service voit notamment sa couverture géographique étendue à une desserte “Intracar” en sortie d’Amérique Centrale vers les Antilles Françaises.

Le service Antilles Nord bénéficie d’un changement d’échelle avec le déploiement de six navires capables de transporter 3 500 conteneurs dont 850 réfrigérés. Ces porte-conteneurs, qui remplacent avantageusement 4 unités de 2 200 Evp sur la ligne Antilles Nord, assurent la rotation suivante : Dunkerque, Londres, Zeebrugge, Le Havre, Montoir, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Moin, Carthagène, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre et Dunkerque.

L’ingénierie de cette nouvelle rotation contribue notamment à alimenter les Antilles Françaises en fruits d’Amérique Latine grâce à une boucle intra-Caraïbe dédiée au transport de marchandises réfrigérées. « En retour du Costa Rica, nous sommes à six jours de la Martinique. Marfret transporte aussi des produits frais, poissons et fruits de la Colombie, du Pérou et du Chili. Les deux touchés hebdomadaires dans les ports de Guadeloupe et Martinique sont connectés au service Ferrymar de Marfret qui dessert également Saint-Martin », souligne Guillaume Vidil, directeur général de Marfret.

Autre nouveauté, la rotation des services Intracar et Antilles Nord ouvre les portes du marché britannique. Avec Londres inclus dans l’itinéraire, Marfret permet aux sujets britanniques de goûter aux productions caribéennes !

Marfret offre des temps de transit parmi les meilleurs du marché entre l’Amérique centrale, les Antilles françaises et l’Europe du nord (et vice versa) reliant par exemple Carthagène (Colombie) à Dunkerque en 14 jours ou le Havre à Pointe-à-Pitre en seulement 11 jours.

Marfret prend livraison de 424 conteneurs reefers

« Pour répondre aux besoins de nos clients exportateurs de marchandises sensibles, tel l’avocat ou encore l’ananas, nous mettons à leur disposition des équipements de dernière génération et continuons d’investir dans notre flotte reefer que nous venons d’augmenter de 424 conteneurs high cube 40’ flambant neufs » détaille Guillaume Vidil. Les boîtes, livrées au Costa Rica, viennent grossir la flotte reefer de Marfret qui s’élève désormais à 7000 EVP.

Antilles : les bancs de sargasse surveillés depuis l'espace

Publié le 21/10/2019

A l'occasion du salon SARGEXPO qui se tiendra en Guadeloupe du 23 au 26 octobre 2019, CLS est fière d'annoncer la mise sous haute surveillance des bancs de sargasse par satellite sur la zone antillaise. La région des Caraïbes a beaucoup souffert de la crise liée à l'échouage en masse d'algues Sargasse. Les économistes estiment le coût des efforts de nettoyage à 120 millions USD pour la seule année 2018. On note également une chute de la fréquentation des touristes sur l'année 2018 sur la côte caribéenne du Mexique. Les sargasses ne connaissent pas de frontières, et personne ne savait jusqu'à présent où elles pouvaient échouer. CLS, expert en observation de la Terre et en océanographie satellitaire, a développé une capacité opérationnelle de détection et de prévision de la dérive de sargasse. Un système de prévision et de dérive basé sur l'utilisation de capteurs satellite optiques et radar. Une surveillance à plusieurs centaines de km d'altitude permettant de couvrir l'ensemble des Caraïbes et du Golfe du Mexique. Cette solution satellitaire fiable, développée avec le soutien de l'Agence Spatiale Européenne, a été validée avec un groupe de plus de 40 utilisateurs locaux. Elle est aujourd'hui utilisée par Météo France dans les Antilles françaises.

Depuis juin 2019, Météo France a choisi CLS et ses partenaires, NovaBlue Environment & I-SEA, pour produire des bulletins hebdomadaires de présence et de dérive de sargasse pour le compte du gouvernement français. Météo France leader du projet a confié à CLS la détection des sargasses. Pourquoi CLS ? CLS, expert en océanographie spatiale, travaille sur le sujet depuis plus de 10 ans maintenant et grâce à son haut niveau d'expertise et à ses capacités opérationnelles robustes est le meilleur acteur pour effectuer cette détection. L'entreprise fournit ainsi à Météo-France les états de présence de sargasse sur les eaux des Antilles françaises.

"Les détections quotidiennes de radeaux de sargasses fournies par CLS sont intégrées dans le modèle de dérive de Météo France permettant ainsi aux prévisionnistes de délimiter les zones à haut risque dans un bulletin régulier adressé aux autorités locales " explique Philippe Palany, chef de projet sargasse chez Météo France Antilles françaises et Guyane. "La capacité que nous offre CLS d'activer un système de détection radar satellite en cas de couverture nuageuse importante est un réel plus dans la réponse que nous proposons à la situation. Ces bulletins fiables sont très utiles pour les autorités de Guadeloupe et de Martinique, qui n'ont que 48 heures pour retirer les sargasses des plages avant qu'elles ne commencent leur processus de décomposition. Savoir en amont, où les tapis de sargasse vont atterrir est crucial pour anticiper et piloter les forces de nettoyage."

Les bulletins produits avec Météo France seront mis à la disposition du public sur les sites internet des DEAL.

La saison 2019 aura été l'une des pires jamais enregistrées dans les Caraïbes en termes d'échouages de sargasses. Des prévisions opérationnelles fiables permettront d'atténuer ces effets et appuieront les efforts novateurs de nettoyage à l'échelle régionale.

Depuis plus de 10 ans maintenant, CLS travaille sur le développement d'une solution opérationnelle pour résoudre le problème engendré par l'échouage massif de sargasse. Expert en solution spatiale, l'entreprise a imaginé une solution basée sur des capteurs satellites optiques et radar permettant de détecter les sargasses, de jour comme de nuit et quelle que soit la couverture nuageuse. Expert en océanographie spatiale l'entreprise a également développé un modèle de dérive permettant aujourd'hui de prévoir les futurs échouages. Face aux événements de plus en plus nombreux d'échouages, CLS a pu confronter sa solution à de nombreux cas et ainsi perfectionner sa solution. CLS est aujourd'hui en mesure de fournir un service opérationnel appuyé par des analystes, basé sur une combinaison unique de données satellitaires d'observation de la Terre issues de 6 instruments optiques et 2 instruments radar à ouverture synthétique (SAR).

Communiqué de CLS, 21/10/19

<https://www.meretmarine.com/>

Guyane : les ambitieux projets du port

Publié le 14/10/2019



Le Grand port maritime de la Guyane a connu une année 2018 plus encourageante avec une reprise de ses trafics. L'année en cours s'annonce comme un palier. Face à sa situation nautique, le président du directoire du GPM nous détaille les projets pour les années à venir.

Un article d'Hervé Deiss, de Ports et Corridors

L'année en cours devrait se terminer sur une stabilité du trafic par rapport à 2018. Un chiffre qui reste malgré tout honorable. Le port a subi, en 2017, la crise sociale qui a secoué le pays pendant deux mois. Les blocages des routes et de différents établissements a porté un coup dur aux trafics portuaires. « Nous avons perdu presque deux mois de trafic pendant cette année-là, explique Philippe Lemoine, président du directoire du GPM de la Guyane. Si nous prenons en année de référence 2016, nous constatons que les trafics reviennent peu à peu ».

Le trafic guyanais est principalement tiré par la consommation locale. « Nous enregistrons une bonne progression démographique avec une croissance de 2,5% de la population chaque année ». Il s'agit pour le port du moteur de sa croissance. Autre élément qui joue en sa faveur, la commande publique permet d'attirer des trafics. « Il est difficile de faire la part entre la commande publique et la consommation des ménages sur nos trafics mais ces deux éléments constituent la base de notre croissance. » Ainsi, après la crise sociale de 2017, les trafics du GPM de la Guyane s'inscrivent dans une tendance de croissance à long terme, « même si nous subissons certaines années des variations, la tendance à long terme reste positive ». L'année 2018 a été celle du rattrapage des suites du mouvement social avec en plus la construction de l'hôpital de Saint Laurent et des travaux sur le centre spatial de Kourou. Cette année, la fin de ce chantier a entraîné une diminution de la commande publique.

Guyane : les ambitieux projets du port

Restructurer le quai et le terre-plein

Dans ce contexte de croissance, le Grand port maritime réfléchit à s'adapter pour faire face à la croissance. Le projet d'allongement du quai 1 a été différé, nous a confié le président du directoire. « Nous avons voulu donner la priorité à la modernisation du terminal par l'acquisition de nouvelles grues combinée avec une meilleure organisation du terre-plein. » Le port va se porter acquéreur de grues sur rail, « plutôt que de grues sur pneus dont la productivité est inférieure ». Des engins qui sont attendus pour la fin de 2020. Aujourd'hui la manutention des conteneurs se réalise essentiellement avec les grues de bord. Avant même d'avoir réceptionné ces grues, le personnel se forme actuellement avec ceux du GPM de Bordeaux. « C'est un travail commun avec les manutentionnaires. Les grues ont été acquises par l'autorité portuaire. Nous assurerons la maintenance ». Les grutiers sont intégrés dans les sociétés de manutention.

Par ailleurs, en inspectant l'état des quais, le GPM de la Guyane a découvert des failles dans le quai 3 et le poste Roro. Des travaux sont nécessaires. Le port réfléchit alors à un allongement du quai actuel pour se donner une longueur de 600 mètres linéaires en déplaçant le poste roulier vers l'aval. Des ouvrages qui pourront lui permettre d'accueillir deux navires porte-conteneurs et un roulier simultanément. « Ces opérations sont prévues pour la fin du projet stratégique actuel qui s'étend de 2019 à 2023 », indique Philippe Lemoine.

Actuellement, le trafic en importation de la Guyane provient à 90% de la métropole. Parce qu'il est assuré qu'il existe un potentiel de développement des trafics régionaux, le président du directoire du GPM Guyane a fait réaliser une étude sur un projet de cabotage local. Une étude sur le transport maritime à courte distance entre les ports de Belém au Brésil et de Georgetown (Guyana) avec des liens possibles sur les Antilles. Le cabinet d'audit qui a réalisé cette étude a identifié un potentiel de 100 000 t qui pourrait rapidement doubler. Des produits comme la viande brésilienne, le riz de Guyane ou les échanges avec la Martinique pourraient doper cette ligne. Il reste maintenant à trouver un armement. « Nous tenons cette étude à disposition des armateurs qui veulent se pencher sur le sujet et réfléchir avec nous au développement de cette ligne », indique Philippe Lemoine. Selon le président du directoire, des navires du type multipurpose seront nécessaires. Ils doivent être en capacité de charger des conteneurs, du roulier mais aussi du conventionnel. Et tout naturellement, c'est du côté de la Morbihannaise de Navigation que le président regarde avec ses navires affectés actuellement aux trafics pour le compte de l'armée. Sans dévoiler les contacts qu'il a eus avec les armements, Philippe Lemoine imagine que cette ligne pourrait se réaliser avec des navires du type MN Toucan ou MN Colibri (rouliers de la Maritime Nantaise actuellement exploités pour le compte d'ArianeGroup). La prochaine phase sera de lancer un AMI (Appel à manifestation d'intérêt) pour trouver des opérateurs. « Une opération dans laquelle ni la Collectivité territoriale de la Guyane ni le port ne mettront de financement. Nous apportons l'étude et réfléchissons avec un opérateur afin de donner des conditions au démarrage ». Il reste encore quelques points à éclaircir. Si cette ligne doit se faire avec des produits alimentaires, la Guyane ne dispose pas de poste d'inspection frontalière phytosanitaire ni vétérinaire. Un projet de création d'un tel poste existe et il aurait en plus un agrément européen. Seul obstacle à franchir, le financement : il en coûterait 6M€ dont 2M€ uniquement pour les fondations, « en raison de la qualité du terrain de notre port ». Un projet qui constitue pour le territoire une

Guyane : les ambitieux projets du port

nécessité pour pouvoir s'ouvrir sur les pays voisins. Le projet avance malgré tout. D'ores et déjà, l'État a accepté d'allouer 2,3M€ à ce poste. Il reste 3,7M€ à trouver. Le Feder, géré par la Collectivité territoriale de Guyane, a rétorqué que ce projet n'étant pas inscrit dans le programme il sera difficile de le financer sur l'enveloppe actuelle. Néanmoins, le permis de construire est en cours et la maîtrise d'œuvre est attendue pour les prochaines semaines. « L'idéal serait de pouvoir commencer les travaux à l'été 2020 pour disposer de ce poste un an plus tard, à l'été 2021 », continue Philippe Lemoine. L'importance de disposer de ce poste d'inspection frontalière s'inscrit aussi dans la volonté de la Collectivité Territoriale de Guyane de vouloir augmenter son taux de couverture de son alimentation. Ainsi, aujourd'hui le département produit 10% de sa couverture en viande avec pour la CTG l'objectif d'atteindre 30% en 2030. Pour y parvenir, les besoins en importation d'aliments pour bétail grandiraient. « C'est un cercle vertueux avec un effet de masse qui serait pour le département une ouverture mais aussi un élément essentiel pour la France ».

La POMU, un projet pour le Plateau de Guyane

Des projets, le GPM de la Guyane en a beaucoup. Celui, proposé depuis quelques années, de construire sur le plateau continental une plateforme offshore multi-usage (POMU), n'est pas enterré. « Cette infrastructure se fera parce qu'elle est indispensable pour le plateau de la Guyane », affirme le président du directoire. Le terme d'achèvement de ce projet pourrait se situer aux environs de 2030 mais répond à un besoin de tous les ports de la région. En effet, pour chaque port le tirant d'eau et les coûts de dragage sont importants en raison des fonds marins. « Il s'agirait de créer un petit hub pour les pays du plateau guyanais ». Deux options s'offrent à ce projet. Celui d'une plateforme posée sur le fond avec un tirant d'eau de 15 mètres ou celui d'une installation flottante avec 50 mètres de tirant d'eau. La solution d'une plateforme posée sur le fond semble avoir les préférences de certains élus locaux. Elle pourrait être située dans la ZEE française. Outre son activité pour faire du transbordement avec les pays du plateau guyanais, la POMU pourrait accueillir d'autres activités comme une ferme aquacole. « Cette dernière se situerait autour de la POMU mais à quelques milles afin d'éviter des perturbations pour toutes les activités ». L'avantage de poser cette installation au large de la Guyane tient à ses conditions climatiques. Le peu de gros coups de vent comme il peut en exister dans les autres pays, l'absence de séisme et de cyclone lui donnent des conditions favorables. « Il reste maintenant à réaliser des études techniques et juridiques de ce projet ». Quant au coût, il est estimé à 1,5Md€ qui pourrait se faire à 75% par le plan Juncker européen et 25% par le privé. Les Guyanais regardent avec attention ce projet mais le temps de l'action va bientôt s'ouvrir si la Guyane ne veut pas se faire doubler par le Guyana.

Ariane met le shipping dans le vent

Le nouveau lanceur Ariane 6 sera transporté vers la Guyane avec un navire hybride voile-GNL-gasoil.

Après une compétition en finale avec le duo Marfret-CMA CGM dans un appel d'offres lancé il y a deux ans par Ariane group, Jifmar offshore services et Zéphyr & Borée négocient depuis plusieurs mois le contrat

de transport du lanceur Ariane 6 entre Brême, Rotterdam, Le Havre et Bordeaux pour Pariacabo, le port du centre spatial guyanais de Kourou. Ils ont signé le 23 septembre avec Ariane group, la filiale d'Airbus et Safran qui développe et exploite les lanceurs européens.



Esquisse du futur « Canopée » doté de quatre ailes rigides orientables développées par VPLP Design.

5 000

Le futur « Canopée » est un navire de 5 000 tpi doté d'un château à l'avant.

Originalité de leur offre : un navire doté de quatre ailes articulées.

Alizés, le bien nommé, est un nouvel armateur créé par Jifmar – qui fait du coup son entrée dans les navires de transport et la ligne régulière – et Zéphyr & Borée, son associé nantais fondé il y a cinq ans par des diplômés de l'ENSM. Alizés propose un roulier doté d'une rampe arrière articulée supportant 200 tonnes et d'un pont ouvert protégé de haut bordés. Son futur **Canopée** sera long de 121 mètres pour 23 de large et 5 de tirant d'eau, la contrainte d'accès à Pariacabo.

Un chantier de construction européen

Un appel d'offres va maintenant être lancé pour sélectionner un chantier de construction qui sera européen, dans l'esprit du programme Ariane. La signature du

contrat de construction est prévue début 2020. Le navire doit être mis à l'eau début 2022. La première rotation est prévue à la fin du premier semestre 2022.

En mai, Ariane group a annoncé qu'il passait la commande pour un premier lot de 14 Ariane 6, avec une montée en cadence entre 2021 et 2023. Le tir inaugural de la première fusée Ariane 6 est prévu l'an prochain et réservé par la constellation Oneweb.

Moins de 15 Ariane 5 restent par ailleurs à lancer. La dernière devrait voler en 2023. La Maritime nantaise, qui assure son transport depuis l'origine, est en contrat avec Ariane group jusqu'en 2022 avec une option possible jusqu'en 2024. « **Comme prévu avec Ariane group, la volumétrie va baisser à compter de l'an prochain**, explique Patrick Gerbeno, PDG de la Maritime nantaise. **En conséquence, nous n'allons garder qu'un seul des deux rouliers.** » Le MN Toucan sera conservé sur la Guyane au moins jusqu'en 2022 pour transporter les lanceurs Ariane 5, Vega et Soyuz. Le MN Colibri sera affecté à d'autres contrats au sein de la Maritime nantaise.

Thibaud TEILLARD

Informatique portuaire : Les leaders européens de Port Community System réunis au Havre

Réunis sous la bannière de l'International Port Community Systems Association (IPCSA) et sous la houlette de Richard Morton et de Hans Rook, respectivement secrétaire général et président de l'association, les leaders européens de PCS (Port Community System), venus de toute l'Europe se sont réunis au Havre à l'invitation de la spécialiste portuaire havraise Soget. « Cette association est née en 2011 à Bruxelles sous l'identité de European Port Community System... L'objectif initial était de faire reconnaître les PCS comme tiers de confiance et d'expliquer le rôle des PCS auprès de Bruxelles » explique Hervé Cornède, le directeur général de Soget. À ses côtés, Portbase (Pays Bas), MCP (Royaume Uni), Portic (Espagne), DBH (Allemagne-Brême) et Dakosy (Allemagne-Hambourg) font partie des membres fondateurs de l'association, qui s'est ouverte à l'international en 2014. « Progressivement, l'association s'est tournée vers d'autres organisations internationales comme les Nations Unies, l'Organisation mondiale des douanes, l'OMC ou encore l'OMI. Nous nous sommes également orientés vers des sujets plus maritimes liés notamment à l'évolution des réglementations car nous traitons les flux des armateurs », ajoute Hervé Cornède. Au cours des réunions havraises, les membres de l'association ont préparé leur conférence annuelle qui se tiendra à Trieste (Italie) le 26 octobre. « Un des grands sujets porte sur la nécessité de standards communs au niveau mondial pour faciliter les échanges et la qualité des données ». Aujourd'hui, Soget traite 190 millions de messages par an. Par comparaison, la plateforme digitale de Rotterdam en traite 94 millions et les douanes françaises 15 millions.

Supplément n°5102-1 du Journal de la Marine Marchande d'octobre 2019

Navires à quai : un moteur au gaz pour fournir l'électricité

Publié le 22/10/2019



Au salon Itechmer qui s'est déroulé la semaine dernière à Lorient, AML et Siemens ont présenté une innovation mobile au gaz pour l'alimentation en électricité des navires à quai. Elle est actuellement testée par des ferries espagnols.

La pollution de l'air par les paquebots à quai suscite régulièrement des réactions exaspérées des riverains. Les mastodontes laissent, en effet, tourner pendant les escales leur moteur diesel afin d'assurer l'alimentation des équipements à bord. Pour limiter les émanations de polluants (notamment de dioxyde d'azote), le port de Marseille a décidé d'installer des « prises électriques » hors norme permettant de raccorder les bateaux au réseau. Une solution complexe et onéreuse reste hors de portée des plus petites infrastructures portuaires.

Deux containers faciles à déplacer

Une alternative « mobile, peu polluante et alimentée au gaz naturel liquéfié (GNL) » est proposée par Patrice Le Fel, directeur des Ateliers mécaniques de Lorient et distributeur pour la France de la dernière innovation du groupe Siemens. Présentée cette semaine au salon Itechmer à Lorient, elle est depuis plusieurs mois en phase de test en Espagne par la compagnie Suardiaz dans les ports de Vigo, Barcelone et des Canaries.

L'alternative repose sur deux conteneurs qui renferment un moteur au GNL, une centrale de commandes, une cuve de gaz et un système de cryogénéisation. Les navires peuvent aisément s'y brancher, même à plusieurs, pour s'alimenter en électricité quand ils sont à quai. Ce que font d'ores et déjà les ferries espagnols dans le port de Vigo (Galice), sans qu'une installation portuaire ait été nécessaire.

« Autre avantage, cette solution réduit les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel » souligne Patrice Le Fel et Henry Matsutani (Siemens). Enfin, dernier atout de cette innovation et non des moindres : elle peut être embarquée à bord et déposée dans un autre port.

Navires à quai : un moteur au gaz pour fournir l'électricité

Siemens a obtenu la certification indispensable pour cette manœuvre. Plusieurs ports, des armements et sociétés de transport fluvial sont d'ores et déjà en contact avec AML.

Idéale pour les îles, les petits ports

« Cette solution répond à la problématique des îles, des petits ports sans grande puissance électrique et même des très grands ports qui ont une longueur de quai importante » estime Patrice Le Fel. « Elle est peut-être aussi une option pour ceux qui ne veulent pas recourir à l'énergie nucléaire » remarque Henry Matsutani. Encore à ses débuts, la proposition de Siemens - qui est la résultante du programme européen Hive - nécessite l'adhésion des autorités portuaires et des populations locales que les installations de gaz rebutent. « Dans cette hypothèse, selon le lieu, nous pouvons installer les containers sur des barges en mer... Nous avons d'ailleurs des projets de ce type en Asie » explique Henry Matsutani. Pour sa part, Patrice le Fel espère un infléchissement rapide de la réglementation européenne dans ce domaine.