

Paris et Dublin ont conclu le 25 novembre un accord pour lancer la future interconnexion électrique "Celtic Interconnector" qui permettra de raccorder le réseau irlandais au continent européen à l'horizon 2026.

Cette liaison sous-marine haute tension de 700 MW reliera la côte sud de l'Irlande à la Bretagne, en parcourant 575 km, ce qui permettra l'échange direct d'électricité et notamment à l'Irlande d'exporter la production de ses éoliennes offshore.

Infrastructures
Institutions

page 2

Le secteur français de la logistique va découvrir sa stratégie nationale

page 3

Le port de Toulon prêt à investir pour attirer de nouveaux opérateurs

page 4

L'Afilog et l'État dressent un premier bilan positif de la charte sur l'immobilier logistique

page 4

Le contrat d'objectifs de VNF diffuse ses effets en Alsace

page 5

La Crucead appelle le transport maritime à réduire son empreinte carbone

Entreprise

page 6

CMA CGM : nouveau trimestre de "consolidation de la structure financière"

page 6

Airbus mise sur la navigation à voile pour réduire son empreinte carbone

International

page 7

Reconduction du corridor ukrainien : le marché des céréales rassurant mais la prudence reste de mise

Les départs de navires

page 8

La "Der"

page 11

MARITIME

PORT DE MARSEILLE-FOS : la CGT des dockers met la pression sur le conseil de surveillance

Alors que le Grand Port maritime de Marseille met la dernière main au conseil de surveillance du 25 novembre qui doit accueillir ses deux nouveaux membres, la CGT des dockers des bassins Ouest a présenté ses exigences.



À 48 heures de la tenue du conseil de surveillance du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), séance où est prévue l'élection de son nouveau président, la CGT des ouvriers dockers et des personnels de la manutention portuaire du golfe de Fos a rendu publiques ses propositions pour les bassins Ouest du GPMM. Restant persuadé que Christophe Castaner, l'ex-ministre de l'Intérieur, devrait être élu à la présidence de cette instance, Christophe Claret, le secrétaire général de la CGT des dockers de Fos et ses camarades ont préféré tirer la sonnette d'alarme sur l'urgence d'investir pour les bassins Ouest. "Il ne faudrait pas qu'on nous mène une politique d'austérité", met-il en garde alors que le conseil de surveillance voit arriver vendredi 25 novembre pour la première fois parmi ses membres non seulement Christophe Castaner mais également Stéphane Richard (l'ex-président d'Orange), tous deux nommés récemment. Même si le responsable syndical

souligne que les deux bassins du GPMM restent complémentaires, selon lui, cette partie occidentale de l'établissement portuaire phocéén représente "60% des escales, 90% des marchandises import-export confondus, 80% des conteneurs et enfin 95% des vrac liquides et solides".

UN "SCHEMA DIRECTEUR" RÉCLAMÉ

Des statistiques qui lui font dire: "À l'Ouest, nous sommes le poumon économique de la région". Redoutant le manque d'expérience en matière portuaire du président du conseil de surveillance, Christophe Claret lance: "On demande un schéma directeur pour les bassins Ouest. Il nous faut une politique multimodale, une politique ferroviaire et fluviale forte". Selon lui, si tous ces efforts ne sont pas fournis rapidement, le port de Marseille-Fos "risque de se faire dépasser". Selon lui, depuis "la création du comblement de la rotule, le GPMM n'a pas réalisé d'investissement important. Rappelant la forte concurrence de Barcelone, Valence et des

ports du range Nord, la CGT déplore que Marseille-Fos ne capte pas tous l'hinterland français "qu'une partie importante des marchandises (nationales) transite encore par les ports étrangers". Christophe Claret regrette que l'extension du quai Gloria n'ait pas été réalisée. Il insiste sur la nécessité de voir créée la zone Distriport 2 et aboutir Fos3XL puis Fos4 XL. Concernant la desserte terrestre des bassins Ouest du GPMM, le responsable syndical estime en outre urgent de voir réalisés le contournement autoroutier de Port-de-Bouc et la route Fos-Salon-de-Provence. En matière de transition écologique, le secrétaire général de la CGT des dockers de Fos affirme: On a vécu l'arrêt du charbon et de la bauxite. On attend l'alumine". Si la CGT ne se dit pas hostile à l'écologie, "elle ne doit

"Une partie importante des marchandises françaises transite encore par les ports étrangers"

pas être du sabotage" de l'emploi, selon Christophe Claret. Ainsi, rappelle-t-il, "Arcelor a arrêté un haut-fourneau". Après avoir rappelé que 900 dockers sont employés aujourd'hui par cinq entreprises, la CGT, qui se déclare être "sur l'offensive", a souligné avoir "peur de l'inertie". Les responsables syndicaux ont indiqué vouloir rencontrer le futur président du conseil de surveillance dès son élection pour lui "demander sa position". Ils souhaitent également prendre rendez-vous avec MSC, CMA CGM et Hapag-Lloyd. Selon Christophe Claret, "il faut se retrouver autour d'une table" de discussions. Le délégué général rêve que si le nouveau président du conseil de surveillance suit les conseils de la CGT des dockers de Fos, le port phocéén fera "un bond de 40 ans"

VINCENT CALABRÈSE

LOGISTIQUE

LE SECTEUR FRANÇAIS va découvrir sa stratégie nationale

Le prochain comité interministériel de la logistique, début décembre, lancera la nouvelle stratégie nationale consacrée à la filière. Attendue par toute la profession, elle devrait s'inspirer du Livre blanc publié par France Logistique au premier trimestre 2022.



navigables de France, de la Stratégie nationale du fret ferroviaire ou de la Charte d'engagements dans l'immobilier logistique".

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE PARMIS LES PRIORITÉS

La future stratégie nationale devrait s'inspirer du Livre blanc publié par France Logistique au premier trimestre 2022. Ce document avait formulé douze propositions autour de quatre priorités, considérées comme "stratégiques pour la relance et la décarbonation de l'économie", par Anne-Marie Idrac.

Pour la présidente de l'institution, le pays "doit et peut mieux utiliser la logistique comme levier de performances économiques et écologiques. On ne pourra ni relocaliser l'industrie, ni moderniser nos commerces, ni verdifier notre économie sans une logistique et des transports performants et compétitifs. C'est une condition essentielle pour la relance, la décarbonation et la souveraineté".

La contribution de la filière à la transition écologique était l'une des priorités de ce Livre blanc. Ses propositions visaient à "faciliter le

transport multimodal via, notamment, la qualité des sillons ferroviaires et la desserte massifiée des hinterlands portuaires. Planifier et optimiser l'implantation des entrepôts et accompagner la transition énergétique du routier", complétaient les mesures préconisées.

COOPÉRATION PUBLIC-PRIVÉ

En matière de compétitivité, France Logistique plaide pour "une meilleure attractivité des ports français", ainsi que pour "l'harmonisation des règles sociales et fiscales" dans les transports et l'immobilier logistique.

Un volet était également consacré à l'investissement, à l'innovation et au soutien à l'emploi dans les différents métiers du secteur. La dernière priorité du Livre blanc de l'Association semble se concrétiser. Elle visait à "installer une gouvernance politique forte et à fixer de nouvelles ambitions pour la filière". En plus des Cilog, l'une des propositions faites dans ce cadre était de "mettre en œuvre une stratégie nationale fondée sur une coopération public-privé".

ÉRIK DEMANGEON

France Logistique a organisé la première "Journée des transports de marchandises et de la logistique", le 24 novembre à Paris en présence de Clément Beaune. Le ministre délégué en charge des Transports a précisé que le prochain Comité interministériel de la logistique (Cilog) se

tiendra le 12 décembre et "dévoilera la nouvelle stratégie nationale de la logistique". Présentée comme "une maison commune à toutes les activités de la filière", ce plan doit fournir "un cadre global de référence et une visibilité à tous ses acteurs", a-t-il précisé. Selon lui, cette future

stratégie confortera "la nouvelle dynamique, entre les secteurs privé et public, née avec la création de France Logistique en janvier 2020. Cette dynamique est déjà à l'origine de la Stratégie nationale portuaire, du Contrat d'objectifs et de performance entre l'État et Voies

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.

MARITIME

LE PORT DE TOULON prêt à investir pour attirer de nouveaux opérateurs

Opération séduction, le 24 novembre 2022, sur le terminal fret de Brégaillon à la Seyne-sur-Mer auprès des clients chargeurs, logisticiens et prospects afin de présenter l'offre multimodale existante. Après avoir investi 10 millions d'euros dans la remise en état de la voie ferrée bord à quai et 20 millions dans le courant de quai, le port de commerce se dit prêt à accompagner financièrement les projets de nouveaux opérateurs.



Les flux automobiles, pièce maîtresse de la relance de Brégaillon

la voie historique qui desservait Brégaillon dans les années 80. Avec la pénurie de conducteurs routiers, la hausse du prix du carburant et l'impopularité croissante du transport routier au regard des enjeux climatiques, nul doute que le ferroviaire dans le Var sera la voie d'avenir pour les chargeurs et commissionnaires de transport prescripteurs.

DEUX LIGNES SUR CONSTANTA ET ALGER

Après le départ d'UN Ro Ro/DFDS pour Sète en septembre 2019, l'activité se redresse progressivement grâce au choix du manutentionnaire automobile TAS - historiquement présent à Fos-sur-Mer - de développer en 2020 une nouvelle activité à Brégaillon.

Sur 12 hectares, les derniers modèles de Dacia et les 308 Peugeot sont alignées, rutilantes et soigneusement protégées dans l'attente d'un nouveau départ vers l'Algérie ou vers les concessionnaires automobiles de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

"Nous traitons des Renault importées de Roumanie et d'Espagne. Les flux sont réguliers à raison d'une escale de car-carrier tous les dix jours", explique Maxime Hamer qui a quitté Tesla pour prendre la direction qualité de TAS. En provenance de Constanta, les "Neptune Odysée", "Kaalos", "Phos" et autre "Ethos" débarquent à chaque escale un flot de 300 à 800 voitures fraîchement sorties des usines.

Le deuxième marché dynamique étant l'export de véhicules vers l'Algérie, transportés sur le "Sardinia Vera". Afin de sécuriser les flux et d'éviter tout risque de vol, la Chambre de commerce et d'industrie du Var a investi en octobre dans un système automatisé d'identification et de tracking des entrées et sorties des camions porte-véhicules à Brégaillon et des remorques au Terminal Côte d'Azur.

Avec 330.000 tonnes de fret traitées sur les neuf premiers mois de 2022, l'activité roll demeure stable mais Toulon mise sur la diversité des flux. Dans le viseur,

des colis lourds et des marchandises diverses avec, là encore, des pré et post-acheminements possibles par le rail et sur le Rhône en fluvio-maritime et grâce aux moyens de manutention verticale et horizontale.

Ainsi, lors de la visite des installations du port en bateau, Mario Ibares, directeur de la société de manutention CGMV, présente les imposants tas de pieux déchargés de deux navires et destinés à l'allongement d'un quai de la base navale, dédié à l'accueil des sous-marins Barracuda.

"À l'avenir, Brégaillon bénéficiera d'investissements. Nous sommes à l'aube du changement, des filières se développent", assure Alexis Villemin, directeur général adjoint de la direction mobilité et des ports qui vient d'investir 20 millions d'euros pour permettre aux navires de se connecter au courant de quai.

NATHALIE BUREAU
DU COLOMBIER

M n' L Consulting
Multimodal and Logistics Consulting

Qualiopi
processus certifié

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
La certification qualité a été délivrée au titre de la catégorie suivante :
Action de formation

Dd
DATADOCKÉ

Formations

Logistique globale

Gestion de subventions

Transport intermodal & multimodal

Logistique urbaine

Conseil & audit

www.mnlconsulting.fr 0033 612 145 459

LOGISTIQUE

L'AFILOG ET L'ÉTAT dressent un premier bilan positif de la charte sur l'immobilier

L'État et les acteurs de l'immobilier logistique, rassemblés au sein d'Afilog, avaient signé une charte d'engagements environnementaux et économiques en juillet 2021. Son premier bilan montre des avancées dans plusieurs domaines. Le manque de foncier demeure le principal enjeu pour la filière.



Lancement de la Semaine de la logistique, le 16 novembre à Paris, par Cécile Tricault, sénior vice-présidente Europe du Sud de Prologis, Anne-Marie Idrac, présidente de France Logistique, Geoffroy Cailloux, sous-directeur de la Direction générale des entreprises et Salvi Cals, directeur général de Panattoni France

Lors de la Semaine de la logistique, du 16 au 19 novembre, l'Afilog et la Direction générale des entreprises (DGE) ont dressé un état d'avancement de la Charte d'engagements pour la performance environnementale et économique dans l'immobilier logistique. Signé le 28 juillet 2021 par l'État et les acteurs de la

filiale, ce document contient 24 engagements réciproques à mettre en œuvre jusqu'en 2027. "Le bilan est très positif", a affirmé Salvi Cals, le 16 novembre à Paris. Selon le directeur général de Panattoni France, chargé du suivi de la charte au sein d'Afilog, un nouveau dialogue s'est noué entre la profession, les pouvoirs publics

et les collectivités territoriales. Mi-novembre, 56 dossiers étaient engagés dans la démarche. "Ils représentent 2,6 millions de mètres carrés (Mm²) de nouveaux projets sur 6 Mm² de foncier. Les délais d'instruction pour les permis de construire de ces opérations sont en nette amélioration, de l'ordre de quatre mois contre plus de dix mois auparavant. Quant

aux demandes d'Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), les délais sont stables et restent supérieurs à 10 mois", a-t-il précisé.

AVANCÉES CHIFFRÉES

Parmi les autres indicateurs, Salvi Cals a indiqué que "60 % de ces projets s'installent sur d'anciennes friches industrielles ou logistiques, et 90 % d'entre eux intègrent des panneaux photovoltaïques sur, au moins, la moitié de leur toiture (au lieu de 30 % prévus par la loi)". Autres points positifs cités : "90 % de ces projets font appels à des écologues pour les conseiller et 100 % sont réalisés sous couvert d'une certification environnementale". L'État a dressé un premier bilan favorable également. "Un groupe de travail dédié à la logistique a été créé et un logigramme, sur les procédures et les délais administratifs, a été publié en mai dernier", a déclaré Geoffroy Cailloux. Le sous-directeur de la DGE a souligné aussi les 49 "Territoires de logistique", identifiés lors du Comité interministériel de la logistique (CILOG) du 21 octobre 2021. Ces "territoires" bénéficient d'une instruction accélérée et peuvent être éligibles au

fonds Friches.

ENJEUX FONCIERS

La déclinaison en région de la charte se poursuit en parallèle. "Neuf conférences logistiques régionales ont été organisées. Il est essentiel de décentraliser la démarche dans chaque région où les enjeux fonciers sont propres à chacune, a expliqué Geoffroy Cailloux. Ces conférences permettent de faire se rencontrer les acteurs locaux dans le but de mieux anticiper les projets et leurs besoins fonciers. Elles visent à identifier les capacités disponibles et à mieux faire coïncider l'offre et la demande". L'élaboration de "Plan foncier régional", recensant les disponibilités foncières pour la logistique dans chaque région, est escomptée à terme. Parmi les engagements de la charte à concrétiser, Salvi Cals a évoqué, notamment, l'évolution des documents d'urbanisme, pour la construction de bâtiments de plus de 12 mètres de haut, et la création d'un référentiel pour calculer l'empreinte carbone des entrepôts.

ÉRIK DEMANGEON

FLUVIAL

LE CONTRAT D'OBJECTIFS DE VNF diffuse ses effets en Alsace

La déclinaison locale du COP national État-VNF s'affine, sur les thématiques en particulier de l'intermodalité avec le ferroviaire.

La direction territoriale de Strasbourg dresse un premier bilan de sa déclinaison du contrat d'objectifs et de performance national de l'établissement public avec l'État, sur son périmètre couvrant l'Alsace et quelques zones qui lui sont limitrophes dans l'est de la Moselle et le nord de la Franche-Comté. "L'intermodalité fer-fluve y occupe une place prépondérante: nous avons l'atout de la présence de ports majeurs - Strasbourg, Colmar-Neuf-Brisach et Mulhouse-Rhin - et nous travaillons à le valoriser, sur ce thème de l'intermodalité en particulier", souligne le directeur territorial Yann Quiquandon. Cette action spécifique s'opère au moyen de la convention pionnière en France avec SNCF Réseau qui a été signée en juin 2021. Selon Yann Quiquandon, "l'identification de telles chaînes logistiques est d'autant plus nécessaire dans un contexte multimodal tendu tel qu'il nous a été rappelé l'été dernier" avec d'un côté les basses eaux du Rhin et de l'autre côté des capacités ferroviaires limitées qui ont rendu difficile le

passage d'un mode à l'autre

LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMÈTRE

Le COP exerce aussi un effet d'entraînement: "D'autres acteurs majeurs sur le territoire ont souhaité collaborer avec VNF pour apporter leur expertise", souligne la direction territoriale. Elle cite la société ULS avec la mise au point de son service de logistique urbaine fluviale à partir du terminal nord du port vers le centre-ville. L'agence reproduit progressivement ce procédé ailleurs, notamment à Lyon depuis quelques mois. Toujours dans cette logique d'effet levier, "un cluster de la navigation fluviale émerge à Saverne (Bas-Rhin)", observe Jean-Laurent Kistler, chef du service développement de la direction territoriale, notamment pour stimuler l'électrification des flottes sur la base des solutions du constructeur Nicols. Par ailleurs, le COP intègre la dimension du tourisme fluvial, dans l'objectif de bâtir des contrats de territoire avec les collectivités

locales. Celui qui fait office de prototype pour la direction de Strasbourg devrait être signé au

début de l'année prochaine, pour le sud de l'Alsace le long du canal Rhin-Rhône avec la communauté

d'agglomération de Mulhouse et diverses intercommunalités.

MATHIEU NOYER



MARITIME

LA CNUCED appelle à réduire son empreinte carbone

Envoyer à la casse les vieux navires polluants, adapter les ports aux infrastructures de carburants alternatifs, décarboner... la Cnuced a appelé le transport maritime à accélérer sa transition énergétique au lieu de multiplier les émissions de gaz à effet de serre.



© PORT REUNION

Les navires transportent plus de 80% des marchandises échangées globalement, souligne la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced) dans son rapport annuel sur le transport maritime. Or, les émissions totales de carbone de la flotte maritime mondiale ont augmenté de 4,7% entre 2020 et 2021, un "chiffre qui va dans la mauvaise direction", a averti la secrétaire générale de la Cnuced, Rebeca Grynspan. Avec un âge moyen actuel de près de 22 ans, "nous sommes également

préoccupés par le vieillissement des navires [qui] polluent davantage à mesure qu'ils vieillissent", a ajouté l'ancienne vice-présidente du Costa Rica. La Cnuced appelle le secteur à investir davantage dans les améliorations techniques et opérationnelles afin de réduire son empreinte carbone. Il s'agit notamment de passer à des carburants alternatifs, à faible teneur en carbone ou sans carbone, d'utiliser les sources d'électricité à terre dans les ports et d'équiper les navires de technologies à haut rendement énergétique.

Mais les investissements dans des navires neufs qui permettent de réduire les émissions risquent d'être entravés par l'envolée des taux d'intérêt, l'assombrissement des perspectives économiques et les incertitudes réglementaires, s'inquiète l'institution onusienne. Le rapport appelle donc à la mise en place d'un cadre réglementaire mondial prévisible pour investir dans la décarbonation et à un soutien accru aux pays en développement dans la transition énergétique. Il souligne en outre la nécessité urgente d'adapter les ports aux effets du changement climatique, en particulier dans les nations les plus vulnérables. À l'avenir, les ports, pour rester compétitifs, devront pouvoir répondre aux exigences des navires devenus plus verts, y compris en les fournissant en énergies plus propres et en leur offrant des services de maintenance adaptés. "Si les ports ne sont pas prêts à entretenir ces navires dans le cadre de ces nouvelles réglementations, ils seront perdants", a affirmé la directrice de la division technologie et

logistique de la Cnuced, Shamika Sirimanne. Le commerce maritime international a rebondi de manière significative en 2021 avec une croissance estimée à 3,2%, après une baisse de 3,8% enregistrée en 2020, selon le rapport. "En 2022, cette reprise s'est essoufflée", a souligné Shamika Sirimanne, en raison, surtout, du ralentissement économique mondial, des nouvelles vagues de Covid-19 qui ont entraîné des fermetures d'usines en Chine et des tensions géopolitiques mondiales.

COÛT DE LA DÉCARBONATION ET DE LA CONSOLIDATION

La croissance devrait rester modérée cette année, à hauteur de 1,4%. Pour la période 2023-2027, le commerce maritime mondial devrait se développer à un taux annuel de 2,1%, un rythme plus lent que la moyenne sur les trois décennies précédentes (3,3%). "Ces deux dernières années, le secteur maritime a subi d'énormes perturbations. Le Covid-19, la guerre en Ukraine, le changement climatique et la géopolitique

ont entraîné des fermetures de ports et de routes maritimes et fait grimper les prix", a relevé Rebeca Grynspan. Quant aux taux de fret, a expliqué Shamika Sirimanne, ils devraient rester supérieurs aux moyennes d'avant la pandémie et être plus volatils en raison du coût de la décarbonation et de la consolidation du secteur. Face à cette forte consolidation – horizontale au moyen de fusions et d'acquisitions et verticale par des investissements dans les opérations de terminaux et autres services logistiques –, la Cnuced appelle à sauvegarder la concurrence, notamment pour freiner l'augmentation des tarifs et des prix pour les consommateurs. Au cours des cinq dernières années, les quatre plus grands transporteurs ont augmenté leurs parts de marché pour contrôler plus de la moitié de la capacité mondiale, révèle le rapport. Le surdimensionnement des navires, en lien avec la consolidation du secteur, préoccupe aussi la Cnuced, qui craint que les petits ports, notamment des pays pauvres et des pays insulaires, ne puissent plus les accueillir.

Med Europe Terminal

The whole of Africa, the Caribbean and Mediterranean Sea

Marseille

Hub connections
ALGERIRAS : HUB from/for East Africa, West Africa
MALTA : HUB from/for Arabian gulf, Middle East, Far East, China

Morocco	Middle East	South America	Black Sea	West Africa	West Med	Algeria	East Med	Caribbean C Am. USA	South-East Africa
RoRo Container	RoRo Container	RoRo Container	Container	RoRo Container	Container	Container	Container	Container	RoRo Container
Weekly	10 days	Weekly	10 days	Weekly	2xWeekly	6xWeekly	Weekly	Weekly	Monthly
Tangier Casablanca Agadir	Aqaba Jeddah Band. Abbas Bandar Iman Abu Dhabi Jebel Ali Djibouti Umm Qasr Sohar Dammam Kuwait Mundra	Victoria Rio Janeiro Santos Zarate Montevideo Paranagua	Constanza Varna Novorossisk Odessa Poti	Dakar Abidjan Lome Cotonou Lagos Douala Libreville Nouakchott Pointe noire Luanda Tema Monrovia Takoradi Praia Palmeria	Leixoes ALGERIRAS Setubal Valencia Barcelona Castellon Genoa La Spezia Marina Di C Livorno Salerno MALTA Limassol Piraeus	Algiers Mostaganem Oran Bejaïa Skikda Djen Djen Annaba Ghazaouet	Izmir/Aliaga Ambarli Gebze Gemlik Yilport Iskenderun Mersin Beirut Lattakia Haïfa Ashdod Alexandria Port Saïd Misurata Tripoli	Pte à Pitre Fort de Fce Caucedo Cartagena Kingston Houston Vera Cruz Manzanillo Panama Moin	Maputo Monbassa Dar Es Salam Mogadishio Nacala Durban Cape town

Stevedoring company :
Med Europe Terminal - Marseille - France

Contact us :
commercial@medeurope.fr

Follow us on :

MARITIME

CMA CGM : nouveau trimestre de “consolidation de la structure financière”

Le troisième trimestre de l'année s'est montré une nouvelle fois très positif pour le groupe CMA CGM. Mais les premiers signes de la baisse de la demande et de la normalisation des taux de fret par rapport au second trimestre l'incitent à la vigilance pour les trois derniers mois de l'année.



© CMA CGM

Pour le groupe CMA CGM, le troisième trimestre de l'année s'est soldé sur un chiffre d'affaires frôlant les 20 milliards de dollars, en hausse de 30 % par rapport à la même période de 2021. Son Ebitda a marqué une progression de 28,8 %, à 9,15 milliards de dollars. Quant au résultat net, il s'est élevé à 7 milliards, soit 1,4 milliard de plus que l'an dernier, au cours de la même période. Selon le groupe marseillais, la période lui a donc permis de

“renforcer sa structure financière”. Il a d'ailleurs réduit une nouvelle fois son endettement. Après avoir été revu à la baisse de 5,3 milliards de dollars par rapport à juin 2022, celui-ci s'est chiffré à 78 millions USD au 30 septembre. Le transport maritime, activité phare de CMA CGM, a atteint 15,7 milliards de dollars au troisième trimestre, en hausse de 25,2 % par rapport à la même période de 2021. Quant à son Ebitda, il s'est établi à 8,65 milliards, en baisse toutefois de 5 % par rapport au second

trimestre de l'année mais demeurant en hausse de 27,2 % comparé au troisième trimestre de 2021.

UN VOLUME TRANSPORTÉ SUPÉRIEUR DE PLUS DE 4 %

Pendant les trois mois sous revue, le groupe a transporté un volume de 5,7 millions d'EVP, soit 4,1 % de plus en un an. Il estime avoir bénéficié pendant la période d'un revenu moyen de 2.771 USD par EVP.

Une évolution qui, selon la compagnie française, “illustre une normalisation des taux de fret” et “reflète la baisse des taux spot initiée au second trimestre”. Celle-ci s'est poursuivie de juillet à septembre.

Pour Rodolphe Saadé, son PDG, “la baisse de la demande conduit à une normalisation des échanges économiques internationaux et à une baisse significative des taux de fret”. Le groupe a intégré au cours du troisième trimestre le “CMA CGM Galapagos” et le “CMA CGM Greenland”, deux nouveaux porte-conteneurs dual fuel de type “e-methane ready”, d'une capacité de 15.000 EVP battant pavillon français.

Dans la logistique, le groupe français a enregistré au troisième

trimestre un chiffre d'affaires de 4,34 milliards de dollars, en hausse de 51,3 % par rapport à la même période de 2021. Son Ebitda a connu une progression de 33,1 %. À 359 millions de dollars, CMA CGM estime avoir bénéficié pendant la période du “redressement de la logistique contractuelle”.

GEFCO VENU RENFORCER LE PÔLE LOGISTIQUE

L'été a permis à CMA CGM de franchir un nouveau pas dans la logistique avec l'acquisition du commissionnaire de transport Gefco. L'arrivée au sein du groupe de ce spécialiste de la logistique automobile renforce ainsi, selon lui, la stratégie de sa filiale Ceva Logistics.

Autre segment d'activité dans lequel la compagnie marseillaise a continué à investir, les terminaux portuaires. Elle a dit avoir renforcé au troisième trimestre sa présence dans ce secteur en remportant l'appel d'offres pour la privatisation du terminal indien de Nhava Sheva, aux côtés de son partenaire JM Baxi.

Une concession signée le 29 juillet a permis, selon le groupe, de

“développer (son) activité sur la côte Ouest de l'Inde tout en modernisant et en développant un terminal à conteneurs de 700 mètres de longueur de quai dans le port Jawaharlal Nehru”. Le troisième trimestre mondial est aujourd'hui impliqué dans cinquante terminaux portuaires dans trente-trois pays. Dans l'aérien, sa filiale CMA CGM Air Cargo a poursuivi au cours du trimestre écoulé son développement en lançant une liaison Paris-Hong Kong. En outre, le groupe a acquis deux Boeing 777 Freighters. L'intégration de ces nouveaux appareils lui a permis de porter sa flotte à six appareils. CMA CGM Air Cargo devrait en compter douze à l'horizon 2026. En matière de perspectives, le groupe prévoit “une accélération de la normalisation des taux de fret” au quatrième trimestre. Un phénomène qui devrait engendrer une baisse de sa profitabilité. S'il reste confiant sur sa solidité financière, il se déclare particulièrement attentif à “l'évolution de la situation géopolitique actuelle (...) pour aborder cette conjoncture”.

VINCENT CALABRÈSE

AIRBUS mise sur la navigation à voile pour réduire son empreinte carbone

Des tronçons d'avions acheminés à la voile vers l'usine d'assemblage : Airbus a équipé d'une immense aile tractrice l'un des navires assurant la liaison vers les États-Unis pour réduire de 20 % la consommation de carburant du transport et donc les émissions de CO₂ associées.

Accroché à la proue du navire au bout d'un mât de 35 mètres, le “kite”, voile de 500 m², fournit une traction au navire roulier “Ville de Bordeaux”, qui transporte entre Saint-Nazaire et le port de Mobile (Alabama) les éléments d'A320 destinés à être assemblés dans l'usine américaine de l'avionneur européen.

“On va chercher le vent à 300 mètres de haut, où il est 50 % plus rapide. L'aile vole de façon transversale en effectuant des trajectoires en huit pouvant aller jusqu'à 150-200 km/h, ce qui procure une puissance multipliée par dix par rapport à une voile classique”, explique Vincent Bernatets, président d'Airseas, société créée par des anciens d'Airbus et qui a conçu le “Seawing”.

“Après 10 mois d'essais en mer, on est convaincu que le concept est bon”, affirme Mathieu Reguerre, chef de projet.

Pour l'avionneur européen, l'objectif est de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à ses activités industrielles et logistiques (des émissions catégorisées Scopes 1 et

2, selon la convention mondiale la plus utilisée).

“LA TAILLE DE LA VOILE EST FONCTION DE CELLE DU NAVIRE”

Le kite, déployable automatiquement en 20 minutes, peut être utilisé entre 10 et 40 nœuds de vent (18,5 à 74 km/h), “au-delà des vitesses que supportent les éoliennes” et “permet, sur une moyenne annuelle, 20 % d'économies de carburant”, selon Airseas.

La taille de la voile est fonction de celle du navire, Airseas a ainsi déjà fourni une voile de 1.000 m² à la société japonaise KLine pour équiper un vraquier.

Pour Airbus, le kite d'Airseas doit permettre à l'entreprise de réduire de deux tiers ses émissions opérationnelles d'ici 2030, par rapport à 2015, selon Nicolas Chrétien, directeur “Sustainability” [développement durable, NDLR] de l'avionneur. Ces émissions représentaient “un peu plus d'un million de tonnes” de CO₂ en 2015 et sont actuellement de 800.000 tonnes. Cela n'inclut

pas les émissions indirectes, bien plus importantes, liées à l'utilisation des avions produits par Airbus par les compagnies aériennes clientes.

40 % DES ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT

Sur les émissions opérationnelles, 60 % proviennent des émissions liées aux dépenses énergétiques nécessaires à la production industrielle, les 40 % restant à la “part mobile”, détaille-t-il.

Un tiers de cette “part mobile” provient du transport des tronçons d'avions entre les différents sites du groupe à bord de l'un des trois navires affrétés par Airbus, dont le “Ville de Bordeaux”.

Un autre tiers provient d'une flotte de six avions Beluga. Ces avions dérivés de l'A330, qui tiennent leur nom de leur silhouette ressemblant au cétacé, servent au transport intersites des grandes sections d'avions Airbus.

Le dernier tiers correspond aux émissions de CO₂ provenant des vols nécessaires pour chaque avion avant sa livraison.



© LOUIS DREYFUS ARMATEURS

Pour réduire l'empreinte carbone des Beluga et des vols d'essais, Airbus recourt aux carburants d'aviation durables (SAF), qui émettent moitié moins de CO₂ que le carburant d'aviation classique. “L'utilisation qui en est faite aujourd'hui reste marginale, même si elle est probablement 10 fois supérieure à l'utilisation moyenne au niveau des compagnies aériennes, parce qu'on est à 1 à 2 %” de SAF, convient Nicolas Chrétien.

L'ambition est d'arriver aux 50 % de carburants durables que peuvent supporter les Beluga et avions de ligne actuels. Comme pour le reste du secteur aérien, l'enjeu est de développer une filière de production de SAF pour les rendre disponibles et ainsi baisser leurs coûts, actuellement quatre fois supérieurs au carburant d'origine fossile.

MATHIEU RACHEBAULT

MATIÈRES PREMIÈRES

RECONDUCTION DU CORRIDOR UKRAINIEN : le marché des céréales rassurant mais la prudence reste de mise

Un marché du maïs "morose" aux États-Unis, un blé résistant à un "haut niveau" en Europe : la reconduction de l'accord sur les exportations de céréales ukrainiennes a rassuré les opérateurs et conforté la demande, sans dissiper toutes les inquiétudes.



pakistanaï et même chinois. "Certains opérateurs attendaient le renouvellement de l'accord pour acheter à des prix plus bas", selon Damien Vercambre, courtier au cabinet Inter-Courtage. Les prix européens du blé sont désormais sensiblement supérieurs aux cours américains (sans compter le transport), ce qui pourrait, selon lui, relancer la demande de blé américain, à la peine ces dernières semaines.

UNE BONNE NOUVELLE POUR L'APPROVISIONNEMENT

Sur le marché européen, la détente est nette ces derniers jours pour le maïs : le renouvellement de l'accord est "une bonne nouvelle pour l'approvisionnement des pays importateurs, et notamment pour l'Europe dont la récolte de maïs a été très mauvaise cette année", indique Gautier Le Molgat, analyste au cabinet Agritel, relevant qu'il reste "encore des stocks de maïs à sortir d'Ukraine". Selon les données de la Commission européenne, les importations de maïs de l'UE continuent de progresser et ont déjà

atteint 11,5 millions de tonnes cette année, soit plus du double de l'an dernier.

Aux États-Unis, le marché "demeure morose" face à une demande atone, relève Michael Zuzolo. Sur la campagne 2022/2023, les exportations de maïs américain sont en baisse de 30% par rapport à l'an dernier, selon le ministère américain de l'Agriculture.

Si le marché reste hésitant, c'est que nombre d'incertitudes ne sont pas levées, soulignent les analystes.

Une inconnue demeure quant à la disponibilité de maïs ukrainien pour 2023, alors que les récoltes, très en retard, sont entravées par les premières neiges. Et le spectre d'une récession mondiale n'est pas écarté, avec une nouvelle vague de Covid-19 en Chine.

Essentiellement destinés à la nourriture pour bétail et aux biocarburants, maïs et soja sont, d'avantage que le blé, exposés à un ralentissement économique, souligne Frank Cholly, de RJO Futures, qui ne voit toutefois pas les prix baisser "davantage qu'ils ne l'ont déjà fait dans un avenir proche".

"Une nouvelle vague chinoise du Covid laisse planer le spectre de la récession"

Reconduit mi-novembre pour les quatre mois d'hiver, l'accord sur le corridor maritime depuis trois ports d'Ukraine a soulagé les marchés et levé les craintes sur une possible crise alimentaire mondiale. Cette initiative, lancée fin juillet,

a permis d'exporter quelque 11 millions de tonnes de produits agricoles bloqués dans les silos d'Ukraine.

"Cette prolongation était déjà intégrée par le marché", ce qui explique que les prix n'aient pas chuté, d'après Jon Scheve, de Superior

Feed Ingredients. Sur le marché européen, le cours du blé est même monté après l'accord, soutenu par la demande.

La demande de blé européen ou russe a été soutenue par les achats des derniers jours, avec des appels d'offres jordanien, égyptien,

AÉRIEN

Rome étudie le rachat d'ITA AIRWAYS par Lufthansa et les chemins de fers italiens

Suite au retrait du transporteur maritime MSC, Lufthansa a créé un consortium avec le groupe public italien des chemins de fer, Ferrovie dello Stato, pour racheter la majorité de la compagnie aérienne publique Italienne ITA Airways. Une option actuellement examinée par le gouvernement italien.

Le ministère italien de l'Économie étudie l'option de vendre la majorité d'ITA Airways à un consortium formé par la compagnie allemande Lufthansa et le groupe public italien des chemins de fer, Ferrovie dello Stato (FS), a rapporté jeudi le quotidien "Corriere della Sera". Après le retrait lundi de son allié, le géant italo-suisse du transport maritime MSC, Lufthansa s'est retrouvée seule en piste et à passer au crible les comptes de la compagnie aérienne publique ITA. Selon le schéma à l'étude, Lufthansa pourrait acquérir 51% d'ITA Airways pour un montant de 250 millions d'euros et FS prendrait 29%, laissant au ministère de l'Économie 20%, détaille le "Corriere della Sera", citant des sources gouvernementales.

Les discussions avec les candidats intéressés se poursuivent, s'est contenté d'indiquer le ministère de l'Économie, estimant que ce n'était pas son rôle de

commenter les informations sur "d'éventuels partenaires supplémentaires des consortiums". ITA Airways a besoin d'un "partenaire industriel", quel que soit son pays d'origine, "qui permette de développer les hubs aéroportuaires du pays et de favoriser la mobilité et le tourisme", avait estimé le ministre des Entreprises, Adolfo Urso.

Une entrée en lice de Ferrovie dello Stato marquerait de fait son retour, car le groupe avait tenté de constituer en 2019 un consortium pour sauver Alitalia avant de jeter l'éponge début 2020. À l'époque, des contacts avaient déjà eu lieu avec Lufthansa, mais aussi avec l'américaine Delta Air Lines et le gestionnaire italien d'autoroutes et d'aéroports Atlantia, contrôlé par la famille Benetton.

REBONDISSEMENTS

Si le nom d'Atlantia circule à nouveau pour la reprise d'ITA Airways, le groupe autoroutier n'est actuellement pas intéressé, selon

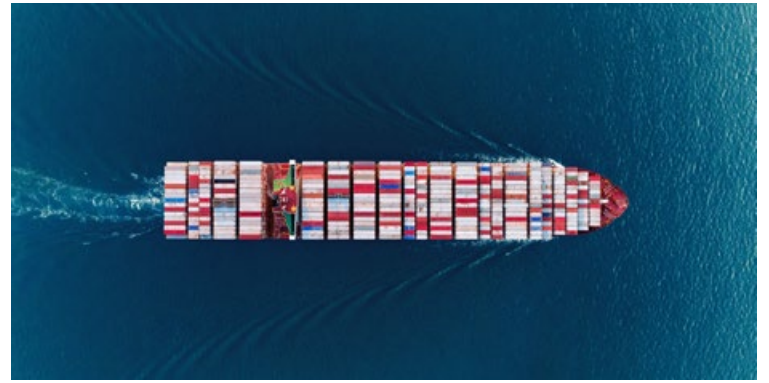
une source financière. MSC et Lufthansa avaient proposé en août de déboursier 850 millions d'euros pour 80% d'ITA, ne laissant à l'État italien qu'une part de 20%. La part réservée à MSC avait été de 60%. MSC, présidé par Gianluigi Aponte, a informé le gouvernement italien qu'il "n'était plus intéressé à participer à la privatisation d'ITA Airways", estimant que la "procédure actuelle" ne réunissait pas les "conditions" nécessaires à un tel rachat. L'ancien gouvernement de Mario Draghi avait sélectionné fin août l'offre concurrente du fonds d'investissement américain Certares, associé à Air France-KLM et Delta Air Lines, en vue de l'ouverture de négociations exclusives.

Puis, le nouveau ministre de l'Économie, Giancarlo Giorgetti, a annoncé fin octobre sa décision de ne pas renouveler l'exclusivité pour les négociations avec Certares, ouvrant la voie au retour de Lufthansa et MSC.



MARSEILLE

Prévisions de départs



1
CORSE

TRANSCAUSSE
— WORLDWIDE LOGISTICS —
Messagerie / Lots complets
Express
CORSE
Livraison tous points
Départs quotidiens
Tél. 04.91.13.14.52 Fax: 04.91.91.16.50



2c **AFRIQUE DU NORD**
MAROC

ARKASLINE
Service hebdomadaire DIRECT
conteneurs
MARSEILLE - ALGER/
SKIKDA/BEIJAI
Réception Terminal
MedEurope
Depuis FOS hebdomadaire
ORAN - SOUSSE
Réception SEAYARD
ARKASFRANCE/SMI
Marseille - Tél. 04.91.13.16.16
e-mail : sales@arkasfrance.fr

TRANSCAUSSE
— WORLDWIDE LOGISTICS —
Lots complets / Groupages
MAROC - TUNISIE - ALGÉRIE
Départs hebdomadaires
de Marseille, Lyon et Paris
Tél. : 04.91.13.15.37 / 38
Fax : 04.91.90.54.29

2a **AFRIQUE DU NORD**
ALGÉRIE

UNAV MED
Regulars lines
Conteneur et général cargo
• **Service SIFAX Marseille / Alger / Oran**
Départ Alger – Oran
Un départ / 10 jours
Navires P/C : Tamanrasset et Djanet
• **Service LIGUMAR Marseille / Skikda / Bejaia**
Un départ / 21 jours
Navires M/V Titteri
Réception : MET poste 157
navimed AGENT MARITIME
Navimed : commercial@navimed.fr
Tél. : 04 91 14 27 80 - 89

Réduisez votre empreinte carbone
UTILISEZ LA LIAISON
GRANDI NAVI VELOCI
Entre **SÈTE** et **TANGER-NADOR**
2 départs par semaine
Cotations et réservations : **Burger-Féron**
jb.seillon@burgerferon.com - Tél. 04 91 39 93 66

l'antenne
les transports au quotidien
ACCOSTE SUR
facebook
RETROUVEZ-NOUS
facebook.com/lantenne2.0

L'ANTENNE SPI

Toute édition d'écrits, de composition musicale, de dessin, de peinture ou de toute autre production, imprimée ou gravée en entier ou en partie, au mépris des lois et règlements relatifs à la propriété des auteurs, est une contrefaçon et toute contrefaçon est un délit (Code de la propriété intellectuelle (CPI), art. L. 335-2).

Sont cependant autorisées, sous réserve d'éléments suffisants d'identification de la source les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'œuvre laquelle elles sont incorporées (CPI, art. L. 211-3)

Toute reproduction au sens de l'article L. 122-3 du CPI nécessite l'autorisation expresse du Directeur de la publication de l'Antenne, sis 23, rue Dupont-des-Loges, 57000 METZ.

Prévisions de départs du port de Marseille

2c

AFRIQUE DU NORD

MAROC

La Méridionale  **navimed** AGENT MARITIME

la traversée que vous méritez



3 rotations hebdomadaires DIRECTES à heures fixes et transit time 39 heures
MARSEILLE / TANGER-MED / MARSEILLE

- Un départ tous les lundis de Marseille à 19 h
- Un départ tous les jeudis de Marseille à 19 h
- Un départ tous les samedis de Marseille à 19 h

Réception Marseille poste 5 du lundi au vendredi et samedi matin

Tél. : +33 4 91 14 12 00
@ : agence.fret.lameridionale@navimed.fr
www.navimed.fr

3

AFRIQUE OCCIDENTALE et ÉQUATORIALE

ARKASLINE

Depuis FOS hebdo
Conteneurs
DAKAR ABIDJAN TEMA
LAGOS LIBREVILLE
MAURITANIE
Réception SEAYARD

ARKASFRANCE/SMI
Marseille - Tél. 04.91.13.16.16
e-mail : sales@arkasfrance.fr



INFOS - DEVIS - TARIFS
Envoyez-nous votre projet : f.revenaz@lantenne.com
Pour en savoir plus 06 85 91 94 74

INFO6TM

Prévisions de départs du port de Marseille

13 MÉDITERRANÉE ORIENTALE

et MER NOIRE

marmedsa
NOATUH MARITIME
SERVICE DIRECT
Full Containers 20'/40' au départ de MARSEILLE

JSV

BORCHARD LINES Ltd
West Mediterranean Service

RUTH BORCHARD	1 ^{er} Décembre
RACHEL BORCHARD	8 Décembre
LIMASSOL	5 jours
ASHDOD	6 jours
HAIFA	7 jours
ALEXANDRIE	8 jours
MERSIN	9 jours
IZMIR	7 jours
PSS	E6 0/TEU (transbordement Haïfa)

SERVICE TES - TURQUIE

ANDANTE	7 Décembre
CONSHIP FUN	14 Décembre
AMBARLI	5 jours
GEBZE YILPORT	6 jours
EIS	E75/contr.

MARMEDSA MARSEILLE
59, av. André Roussin - BP 106 - 13321 MARSEILLE Cedex 16
Tél. 04 96 17 12 / 32 / 19 / 37 - Fax 04 91 09 38 22

AMARSUD / GRIMALDI

Départs de MARSEILLE/FOS
Roulant - Projets - Conventionnel
Service hebdomadaire direct
FOS AUTOPORT GEMLIK

En transbordement :
Le Pirée - Ashdod - Alexandrie - Izmir
Limassol - Beyrouth - Lattaquié
Mersin - Tripoli

GRANDE CAMEROUN 1^{er} Décembre
à FOS : Darse 3 - Nicolas Frères

Amarsud
Gare d'Arenc - 14, rue d'Anthoine - 13002 MARSEILLE
Tél. : 04.91.15.44.24 - bertrand.mazet@sealogis.fr / documentation.mrs@sealogis.fr

NEPTUNE LINES

Service hebdomadaire
Matériels roulant uniquement

Au départ de
Marseille-Fos
LE PIRÉE - GEMLIK
DERINCE

NEPTUNE PRESTIGE	5 décembre
NEPTUNE PRESTIGE	6 décembre
NEPTUNE KOPER	10 décembre
NEPTUNE PASSION	16 décembre
NEPTUNE PASSION	21 décembre

Pour fret et réservations :
marmedsa
NOATUH MARITIME
aguerram@marmedsa.com
Tél. : 04 96 17 17 08
Mob. : 06 42 07 90 84

TARROS

Service Direct
DRY / HC / PW / OT / FR / REEFER
Provenance :
MAROC - PORTUGAL
Destination : TURQUIE
SYRIE - GRÈCE - LIBAN
ÉGYPTÉ - LIBYE - ALGÉRIE

SAN ALFONSO	7 Décembre
VENTO DI MAESTRALE	16 Décembre
ALLEGRI	24 Décembre

Réception : MED EUROPE TERMINAL
Contacts : Jennifer.Massarro@feron.fr
jb.seillon@feron.fr

ARKASLINE

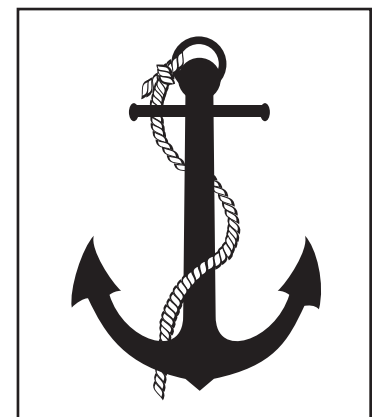
Service hebdomadaire
depuis FOS
GRÈCE - TURQUIE - LIBAN
ÉGYPTÉ - SYRIE - CANARIES
MER NOIRE - LIBYE

ARKASFRANCE/SMI
Marseille - Tél. 04.91.13.16.16
e-mail : sales@arkasfrance.fr

Total Cargo
Care
TCC LOGISTICS

Groupage direct Hebdo
Depuis Marseille / Fos sur
Ashdod / Haifa - Beyrouth
Dubai - Singapore - Hong Kong
Port Louis
et bien plus encore !!

Tél. 04 91 39 93 58 - marseille@tcclogistics.com



LE HAVRE Services Maritimes

3 Afrique Occidentale et Equatoriale

NileDutch
http://www.niledutch.com

Rotation dans les ports WEWA
Rotation en direct : Le Havre - Lisbonne - Algéciras
Pointe Noire - Luanda - Kribi - Douala - Abidjan
En transbordement via Pointe Noire : Matadi - Boma
Soyo - Cabinda - Sao Tome - Libreville - Bata - Malabo
En transbordement via Luanda : Lobito - Namibe.

L'escale du service WEWA au Havre est le samedi au terminal EAT Atlantique (CNMP)

Rotation dans les ports EUWA
Tilbury - Anvers - Dunkerque - Le Havre - Montoir
Tanger - Algésiras - Dakar - Abidjan

L'escale du service EUWA au Havre est le lundi à TDF (GMP)

NileDutch France

Espace Caillard - 3, rue Louis Eudier - 76600 Le Havre
Bertrand DEMARE 02.77.67.50.01
Nathalie LEVEEL 02.77.67.50.03
sales.leh@niledutch.com

5 Amérique du Nord

Total Cargo
Care
TCC LOGISTICS

Groupage direct Hebdo
Depuis Le Havre sur
New York - Santos - Valparaiso
Beyrouth - Singapore - Hong Kong
Shanghai - Busan - Colombo - Dubai
et bien plus encore !!

Tél. 02 35 25 57 45 - sales@tcclogistics.com

9

Moyen-Orient

NYK GROUP

SERVICE RORO

EUROPE - RED SEA - PERSIAN GULF
1 TO 2 SAILINGS PER MONTH

EUROPE - ASIA
2 SAILINGS PER MONTH

EUROPE - AMERICA
UP TO 4 SAILINGS PER MONTH

RAMP : UP TO 150 WT
MAX HEIGHT : UP TO 6.3 m

Prins Boudewijnlaan 43
B-2650 Edegem, Belgium
Phone : +32(0)3 451.09.14
roro.sales.anr@nykgroup.com

NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA

EN HAUSSE

EDF Renouvelables et EIH SARL ont annoncé la mise en service complète du parc éolien en mer de Saint-Nazaire, d'une capacité installée de 480 MW. "Situées entre 12 et 20 kilomètres des côtes, les 80 éoliennes du parc produisent désormais l'équivalent de 20 % de la consommation annuelle d'électricité de la Loire-Atlantique", précise EDF.

La maintenance du parc, qui s'étend sur 78 km², surveillé à distance depuis une base située dans le port de La Turballe, sera assurée par une centaine de personnes pendant les 25 ans de son exploitation.

Rome veut relancer le projet du pont de Messine

Le nouveau gouvernement italien compte ressusciter le chantier pharaonique du pont sur le détroit de Messine, reliant la Sicile à l'Italie continentale, qui avait été enterré en 2011 par l'exécutif de Silvio Berlusconi.

À l'initiative du ministre des Transports et des Infrastructures, Matteo Salvini, le conseil des ministres a approuvé la réactivation de la société "Stretto di Messina", chargée de la réalisation du projet et mise en liquidation en 2013.

Ce pont, d'un coût prévu de 6 milliards d'euros, devait s'étendre sur près de 3,7 km de long et se situer à 64 mètres au-dessus de la mer. La Commission européenne l'avait exclu en octobre 2011 des ouvrages prioritaires et stratégiques pour le développement des transports dans l'UE.

Blue Air passe sous le contrôle de l'État roumain

L'État roumain se prépare à prendre le contrôle de la compagnie aérienne Blue Air en raison de ses nombreuses dettes impayées. Blue Air va "transférer la propriété de 75 % de ses actions à l'État", détaille le transporteur, sans préciser la date à laquelle celle-ci se tiendra.

Pour faire face aux conséquences de la pandémie de Covid-19, la compagnie roumaine avait contracté en 2020 un prêt de 300 millions de lei (60 millions d'euros) auprès de la banque publique Exim, et avait apporté 75 % de son capital et six avions en garantie.

Ce sont ces actifs qui vont aujourd'hui passer dans le giron de l'État.

Le conseil d'État rejette un recours de Corsica Ferries



Navire de Corsica Ferries quittant le port de l'Île-Rousse

La compagnie maritime Corsica Ferries, qui contestait les conditions de la future délégation de service public maritime pour la desserte de la Corse entre 2023 et 2029, a été définitivement déboutée par le conseil d'État.

Le tribunal administratif de Bastia avait rejeté le 20 juillet dernier les contestations de Corsica Ferries à l'encontre de la future délégation de service public (DSP) maritime. Le conseil d'État, la plus haute juridiction administrative, a rejeté, le 25 novembre, la demande de la compagnie maritime d'annuler la première décision du tribunal administratif.

Suite à celle-ci, seules deux compagnies avaient déposé leur candidature, le 25 juillet dernier, à l'appel d'offres pour cette nouvelle DSP de la collectivité de Corse : la Corsica Linea et La Méridionale.

Cette DSP, comme les précédentes, concernera les lignes entre Marseille et les cinq ports de l'île : Bastia, Ajaccio, Propriano, Porto-Vecchio et L'Île-Rousse.

Elle fait l'objet de "discussions" avec Bruxelles, a indiqué le 24 novembre à l'Assemblée de Corse le président du conseil exécutif, Gilles Simeoni, mais devrait être attribuée en décembre, possiblement par un vote lors de la session de l'Assemblée de Corse du 15 et 16 décembre, puisqu'elle doit débuter au 1^{er} janvier 2023.

Le bras de fer entre la Corsica Ferries et la Collectivité de Corse, marqué par des recours en justice quasi-systématiques à l'égard des DSP ou des appels d'offres, dure depuis plusieurs années.

Dans l'une de ces procédures, la Collectivité de Corse avait été définitivement condamnée par le Conseil d'État, le 29 septembre 2021, à verser 86,3 millions d'euros à la Corsica Ferries en réparation d'un préjudice lié au "subventionnement illégal" de sa concurrente, l'ex-Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) entre 2007 et 2013.

EN BAISSÉ

Un tribunal polonais a annulé le 21 novembre l'amende de 6,2 milliards d'euros infligée en 2020 au géant russe Gazprom par l'office national de la concurrence polonais, UOKiK, pour la construction du gazoduc Nord Stream 2 reliant la Russie et l'Allemagne.

"Nous allons faire appel de ce jugement", averti le président de l'office, Tomasz Chrostny.

L'UOKiK reprochait à Gazprom et à cinq autres sociétés engagées dans la construction du gazoduc Nord Stream 2 d'avoir créé une coentreprise sans son accord.

Les cinq sociétés occidentales, le groupe français Engie Energy, l'allemand Uniper, l'autrichien OMV, l'anglo-néerlandais Shell et l'allemand Wintershall, avaient elles été condamnées à une amende globale de 234 millions de zlotys (52 millions d'euros).

Christophe Castaner président du port de Marseille

Christophe Castaner a été élu le 25 novembre à la présidence du conseil de surveillance du Grand Port maritime de Marseille-Fos. Quelques jours après avoir été nommé président d'Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB), l'ex-ministre de l'Intérieur succède à Jean-Marc Forneri, décédé brutalement en décembre 2020.

Christophe Castaner sera entouré dans ses nouvelles fonctions par Laurence Borie-Bancel, présidente du directoire de la CNR, qui a exercé pendant deux ans l'intérim à la présidence du conseil de surveillance de l'établissement portuaire.

Shell s'offre un producteur de biogaz danois

Le britannique Shell a annoncé l'acquisition de Nature Energy, un producteur de biogaz basé au Danemark, pour près de 2 milliards de dollars.

Nature Energy est un producteur de gaz naturel renouvelable (GNR) d'origine agricole et de déchets industriels et ménagers. Il s'agit du "plus grand producteur de GNR en Europe", a fait valoir Shell, y voyant une façon "d'accélérer sa transition vers la neutralité carbone".

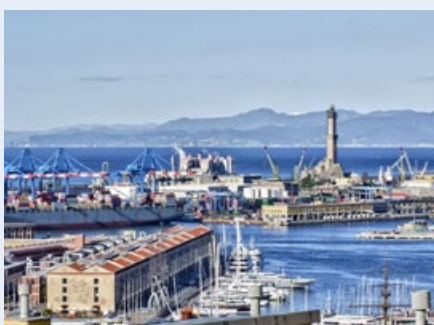
Nature Energy emploie 420 personnes en Europe et en Amérique du Nord.

Fratelli Cosulich : subvention européenne pour un avitailleur GNL

La subvention de 4,3 millions d'euros obtenue auprès de l'Union européenne permettra à l'armateur italien Fratelli Cosulich LNG de financer la construction d'un méthanier d'une capacité de 8.200 mètres cubes, dont le coût total s'élève à 43 millions d'euros.

Le navire, dont le chantier naval chinois Fengshun de Nantong CIMC a posé la quille en août dernier, pourra être utilisé à la fois comme méthanier ou navire d'avitaillement en GNL.

Il opérera en Méditerranée, pour une desserte des ports de Gênes, Livourne ou La Spezia. Il sera le premier de deux navires dotés d'une propulsion électrique avancée (hélice à rotation complète et



© COMMUNE DI GENOVA

entraînent à conversion de fréquence AFE). Quatre générateurs fonctionnant au biocarburant s'ajusteront aux différentes conditions de travail et de charge, pour plus d'efficacité.

Ce méthanier, d'une longueur de 113 mètres, large de 20 mètres et de 13,5 mètres de tirant d'eau, atteindra une vitesse de service de 13 nœuds. Son usage pourra être changé à tout moment, en fonction de la situation du marché.

Fratelli Cosulich traite environ 5 millions de tonnes de carburant par an à l'échelle mondiale. Depuis 2019, il fournit Gênes et les ports voisins en fioul et gazoil à très faible teneur en soufre, par navire ou camion.

l'antenne

Édité par SPI
SAS au capital de 1 000 euros
R.C.S. 823 175 435

Siège social : 137, quai de Valmy
75010 PARIS

ISSN 0395-8582 - CPPAP 0424T79480
Dépôt légal : à parution

Président et directeur de la publication :
François Granddier

Tél. : 04 91 33 25 81 - Fax : 04 91 55 58 97
Site internet : www.lantenne.com

Abonnements : abonnements@info6tm.com

Publicité : Directeur commercial :
F. Revenaz 04 91 13 71 60

Normandie : P. Scremin : 06 21 88 97 42
Annonces maritimes : 04 91 33 83 02
Service commercial : 04 91 13 71 62

Rédaction :

v.calabrese@lantenne.com
f.andre@lantenne.com
redaction@lantenne.com

Cette publication peut être utilisée dans le cadre de la formation professionnelle continue