

# conteneur Mourepiane renaît de ses cendres

Le conteneur, ce n'est pas que Fos. Et à Mourepiane, où une restructuration en profondeur a été menée, le terminal espère sortir de l'ornière.

Ce jeudi de fin novembre, deux navires de Borchard, les **Susan** et **Rebecca Borchard**, sont à quai à Mourepiane. « Un client qui se développe bien », salue Sébastien Latz, directeur de Med Europe Terminal. Spécialiste de la desserte de la Turquie et d'Israël, la compagnie anglaise est devenue en quelques mois le deuxième client du terminal à conteneurs marseillais, derrière les services Afrique du nord (NAF) de CMA CGM et de ses partenaires Marfret et Arkas, et devant l'italien Messina.

« Borchard représente 25 à 30 % des volumes et a bénéficié du départ d'Agrexco pour prendre des parts de marché », confirme Michel Henry, directeur général d'Intramur, la société concessionnaire du terminal à conteneurs de Mourepiane, exploité sous le nom commercial de Med Europe Terminal.

Borchard, cas isolé ? Pour l'instant un peu, car les volumes du terminal à conteneurs des bassins est restent encore bien en deçà de ses capacités. « Nous sommes à 10 000 boîtes par mois, confirme Sébastien Latz, pour un nominal de 12 000 atteints dans les années 2007-2008. » C'est mieux que les 9 000 d'octobre, mais Intramar a plus d'ambition que de revenir aux niveaux d'avant les grèves. « Il faut rapidement retrouver une taille critique. Nous visons 150 000 à 160 000 boîtes annuellement, soit 230 000 EVP. »

## FIN DES PRATIQUES ANCESTRALES

Pour avoir plus de boîtes par escale ou de nouvelles lignes, les responsables du terminal savent qu'il faudra convaincre les clients, échaudés par des grèves à répétition. Mourepiane a concentré à lui seul toute l'anémie sociale de Marseille, allant jusqu'à travailler pas plus d'un jour sur deux en octobre 2010.

« Chez certains chargeurs, on était arrivé à dire tout sauf Marseille, quel que soit le prix », constate Michel Henry. Des chargeurs qui, pour aller en Algérie, préfèrent passer par Anvers, avec 15 jours de mer de plus, « c'est vraiment qu'ils ont été maltraités », ajoute Sébastien Latz. Trois lignes sont

également parties : Agrexco et MedCar pour Sète et MSC pour Fos. Une quatrième, l'espagnol Container Africa Lines (ex-Contenemar), a fait faillite.

Mais qu'on se le dise – et la place portuaire le répète à l'envi, de Lyon à Genève – tout a changé ici. « Nous avons mis en place un plan de relance qui est passé par une restructuration financière et la signature de deux accords sociaux », explique Sébastien Latz.

Le premier, avec la CGT du GPMM, a permis d'intégrer les portiqueurs et les mainteneurs. Le second, avec les dockers qui ont compris que c'est la survie même du terminal qui se jouait, a permis d'envoyer aux oubliettes des pratiques ancestrales. « Le terminal est une agrégation de plein de sous-systèmes, résume Sébastien Latz. Eh bien, six mois après, nous avons fait beaucoup de progrès dans tous ces sous-systèmes ! »

## STANDARD DU NORD-EUROPE

Quelques exemples ? Les treize cavaliers n'ont plus de zones réservées entre le parc et le quai. Le travail s'effectue désormais aussi quand il pleut. Si deux portiqueurs restent affectés à chaque engin, le renfort est physiquement présent pour prendre le relais si nécessaire. Le système de prime, maintenu, a été calé sur la productivité effective. Les vols, autrefois colossaux, ont disparu.

Les coupures d'horaires entre les portiques et les dockers ont été supprimées, même si le passage au shift de 7 heures (au lieu de 6) n'a pas été mis en place faute de trafic suffisant. « Pour l'instant, cela coûterait plus cher à nos clients, explique Sébastien Latz. Mais les discussions sont suffisamment avancées avec les dockers pour pouvoir le mettre en place le jour où le trafic le justifiera. »

Intramur livre chaque semaine à plus de 400 clients ses résultats opérationnels. Pour l'instant très bons avec en moyenne 21,8 conteneurs par heure et par portique (contre 14,8 en 2009, année noire), le standard du nord-Europe. « Il est vrai que le trafic nous aide à atteindre de tels niveaux », reconnaît Michel Henry. L'objectif est d'arriver



Sébastien Latz, directeur de Med Europe Terminal : « Il faut rapidement retrouver une taille critique. »

aux mêmes chiffres quand l'activité sera plus forte. »

L'attente navires est inexistante. Les camions – grâce à un système de rendez-vous – restent en moyenne vingt minutes seulement sur le terminal et les conteneurs sont acceptés à la dernière minute, une sacrée souplesse ! Les pannes de portiques sont devenues rarissimes.

Reste néanmoins à ce que le GPMM règle enfin avec son fournisseur italien Terex (ex-

Reggiane) un litige technique (des fissures qui l'ont contraint à l'arrêt 2 ans après sa mise en exploitation) sur l'un des quatre portiques rachetés par Intramar (le 5<sup>e</sup> étant destiné à la ferraille).

Même contrôlé par le groupe CMA CGM, Mourepiane se veut un terminal multilatents spécialisé dans la desserte de la Méditerranée. Son actionnaire ne bénéficie d'aucune priorité exclusive. Un terminal très politique car, même si une commu-

nauté marseillaise de petits transitaires travaillant avec l'Afrique du nord et la Méditerranée orientale y est attachée en raison de la proximité, l'activité pourrait être facilement avalée par Fos.

Mais plusieurs centaines d'emplois de dockers sont en jeu. Raison de plus, dans un contexte économique fragile, pour afficher durablement une très bonne performance.

Thibaud TEILLARD

## DP WORLD SORTI, LA RESTRUCTURATION EST ACHEVÉE

Au 1<sup>er</sup> novembre, avec le retrait de DP World qui s'est concentré sur Eurofos à Fos, Intramar est devenu une filiale à 100 % de Terminal Link, le pôle gestion de terminaux portuaires du groupe CMA CGM (« le marin » du 4 novembre).

Pour se recentrer sur le conteneur et les petits vracs (sucre pour Saint-Louis, ciment pour Interitran et blé pour Panzani), Intramar avait cédé en février son activité manutention ro-ro à RoRo Marseille, dont Terminal Link a pris un tiers du capital aux côtés de Socoma et Sea-Invest.

Enfin, Intramar a créé une filiale, Intramar STS, détenue à 34 % par le GPMM, pour reprendre les quatre portiques

(pour 11 millions d'euros) du terminal à conteneurs et les 41 salaires (36 portiqueurs et 5 mainteneurs) détachés du GPMM.

Intramur STS est une structure fermée, négociée dans le cadre de la mise en place de la réforme qui a pris en compte un sureffectif pour ne pas engager de plan social (l'activité actuelle ne justifierait qu'une vingtaine de portiqueurs), qui ne recrute personne. Ses salariés ne travaillent que pour le compte d'Intramur, la société commerciale qui emploie directement une trentaine de dockers mensualisés et fait appel quotidiennement au pool de dockers marseillais Gemest.

Intramur a embauché directement la dizaine de mainteneurs

qui manquaient. Le système est différent à Fos où Eurofos et Seayard, qui n'ont pas hérité du passé compliqué marseillais, ont intégré directement les portiqueurs et les mainteneurs.

Une quinzaine de départs volontaires n'ont par ailleurs pas été remplacés. Car Intramar n'est toujours pas rentable et ne pourra le redevenir qu'avec 10 000 à 15 000 boîtes de plus par an.

« Avec les révolutions arabes qui peuvent redonner de la prospérité, nous espérons que Marseille retrouvera sa vraie place dans les échanges intra-méditerranéens », conclut Michel Henry.

T. T.

► Le terminal multimodal, gros espoir. L'avenir de Mourepiane, c'est aussi le terminal multimodal qui doit être réalisé juste à côté avec le regroupement des activités de conteneurs terrestres (actuellement enclavés dans la gare du Canet) et maritimes. Les offres devaient être remises au GPMM le 16 novembre. CMA CGM a proposé un projet auquel Intramar a apporté son expertise technique. Ce chantier de 100 millions d'euros doit permettre d'élargir l'hinterland de Med Europe Terminal qui, avec les deux opérateurs Naviland (SNCF) et RailLink (CMA CGM), traite déjà environ onze trains par semaine sur Lyon et un par jour sur Paris.