

# PORT CHOICE



## 9<sup>th</sup> EHMC *seminar*

Thursday 11 - Friday 12 May 2017

Port of Tanger Med, Morocco

Le séminaire 2017 sera une première dans l'histoire du comité européen de l'IHMA car il se tiendra dans le port marocain Tanger Med. Cela fait suite au séminaire tenu en 2015 à Marseille, au cours duquel nous avons échangé avec nos homologues nord-africains, capitaines de port, et leurs représentants. L'Afrique (du Nord) occupe une place de plus en plus importante dans le domaine du commerce et du transport maritime et nous espérons y rencontrer beaucoup de nouveaux collègues.

Dans le même temps, et comme à l'accoutumée, le séminaire biennal de l'EHMC permettra aux capitaines de port européens de se rencontrer, d'aborder des thèmes spécifiques d'intérêt commun et de parfaire leurs connaissances grâce aux différents intervenants. Cette année, nous serons à même de proposer un programme particulièrement intéressant, grâce à une grande diversité d'orateurs de haut niveau.

Le jour suivant le séminaire, nous visiterons le port Tanger Med, qui compte désormais parmi l'un des ports les plus importants au monde. Cette visite vous permettra de découvrir comment Tanger Med est devenu un hub maritime leader sur la rive sud du Déroit de Gibraltar. Le vendredi, le programme sera clôturé vers 14 h 00 et sera suivi d'une rencontre conviviale et informelle et d'un déjeuner.

Nous espérons tous vous compter parmi nous dans le cadre de notre édition 2017.

Inscription: **[www.harbourmaster.org](http://www.harbourmaster.org) / Congress & Seminars**

Vous trouverez également des informations sur les hôtels ainsi que la liste des participants inscrits sur le site Web de l'IHMA.

## Program du jeudi 11 mai

<b>08.00</b>	<b>Regroupement et ramassage des participants à Tanger</b>
09.00-09.20	Mot de bienvenue TMPA, Capt. Khalid Samir Mot d'ouverture du président de l'Ehmc, Capt. Amaury de Maupeou
09.20-09.45	<b>Mr. François Peigne</b> , directeur des Opérations Ports et Terminaux CMA CGM <i>Choix et opérations au sein des nouvelles méga-alliances</i>
09.45-10.10	<b>Mr. Jan Tiedemann</b> , Senior Analyst Liner Shipping and Ports, Alphaliner/BRS <i>Nouvelles mega-alliances, nouvelles complexités</i>
<b>10.10-10.30</b>	<b>Débat Q/R</b>
<b>10.30-11.00</b>	<b>Pause-café</b>
11.00-11.30	<b>Mr. Paul Turret</b> , Director of the Institut Supérieur d'Economie Maritime <i>Affréteurs intervenant actuellement sur les marchés du vrac sec et humide</i>
11.30-11.50	<b>Mr. Jérémie BRASSAUD</b> , Supply-Chain Director - Renault Morocco, Groupe Renault <i>Le parcours depuis la pièce détachée jusqu'à la commercialisation d'un nouveau véhicule</i>
<b>11.50-12.15</b>	<b>Débat Q/R</b>
<b>12.15- 13.30</b>	<b>Pause déjeuner</b>
13.30-13.55	<b>Mr. Hartmut Goeritz</b> , APMTT Director General and Head of Med Hubs portfolio <i>Les défis d'une coopération des deux côtés de la Méditerranée</i>
13.55-14.20	<b>Mr. Argyris Stasinakis</b> , Partner MarineTraffic <i>Renseignements portuaires et décisions des utilisateurs du port</i>
14.20-14.55	<b>Ms. Claartje Hoyng</b> , Maritime consultant–Maritime&Aviation Royal HaskoningDHV <i>Futur port = Port de données?</i>
<b>14.55-15.15</b>	<b>Débat Q/R</b>
<b>15.15-15.45</b>	<b>Pause-café</b>
15.45-16.00	<b>Capt. Yoss Leclerc</b> , Expert Advisor, Port of Quebec, Canada / IHMA Vice President <i>Durabilité des opérations du port: Enjeux et opportunités en matière de compétitivité</i>
16.00-16.15	<b>Capt. Carita Rönqvist</b> , Harbour Master Kokkola Port Finland/IHMA Council <i>La Convention sur les eaux de ballast; augmentation des coûts, retards et congestions?</i>
16.15-16.25	<b>Ms. Anne Carnegie</b> , Secretary – International Harbour Masters' Association <i>Nouvelles de l'OMI et l'IHMA dans a coalition PIANC « Navigate a Changing Climate »</i>
16.25-16.35	<b>Capt. Kevin Gregory</b> , Chairman of IHMA's ExCo and 2018 Congress Papers' Comm. <i>Un premier aperçu du congrès de l'IHMA qui se tiendra à Londres en 2018</i>
<b>16.35-17.00</b>	<b>Débat Q/R</b>
17.00	Retour vers Tanger ville
<b>20.00</b>	<b>Cocktail dinatoire à Tanger</b>



## ***Program du vendredi 12 mai***

<b>08.00</b>	<b>Regroupage &amp; Ramassage à Tanger</b>
09.30	Arrivée des participants à Tanger Med (au Belvédère)
09.30-11.30	Visite du port Tanger Med et des installations portuaires
12.30	Arrivée à Tanger, Grotte d'Hercule
13.30	Visite du phare Spartel
<b>14.00</b>	<b>Déjeuner sur place à Cap Spartel Restaurant</b>



## Intervenants

### Mr. François Peigne

#### Directeur des Opérations Ports et Terminaux – CMA CGM

*Fondé en 1978 à Marseille par Jacques Saadé, le Groupe CMA CGM est le numéro trois mondial du transport maritime par conteneurs. Depuis sa base implantée à Marseille, le Groupe rayonne dans plus de 150 pays à travers son réseau d'agences, employant plus de 20 000 personnes dans le monde. Océan Alliance, mené par CMA CGM, est l'accord opérationnel le plus ambitieux jamais réalisé dans l'industrie du transport maritime. Établi en 2017, il regroupe CMA CGM, Cosco, Evergreen et Orient Overseas. Avec 350 navires déployés, il offrira 40 services maritimes sur le trafic est-ouest et proposera non moins de 498 escales.*

#### Choix et opérations au sein des nouvelles méga-alliances

- Dans quelle mesure les exigences liées au réseau affectent-elles le choix du port et comment les décisions sont-elles prises?
- Quels sont les facteurs qui sous-tendent la planification des services maritimes, pourquoi un port est-il inclus en tant qu'escale dans le cadre d'un service, qui sélectionne la première et la dernière escale, dans quelle mesure la taille d'un navire a-t-elle une influence sur la planification dans le cadre d'un service?
- Sur quels éléments le Groupe CMA CGM se base-t-il pour « classer » un port dans la catégorie des escales favorables aux opérations de transport maritime?
- Océan Alliance offrira 40 services maritimes sur le trafic est-ouest et proposera non moins de 498 escales. Quels sont les ports qui se démarquent?
- Le choix d'un port est-il actuellement dicté par le port lui-même ou par le(s) terminal(ux)?
- De quelle manière les ports échangent-ils avec les sociétés de transport maritime au sujet de leurs produits? Quel est le degré de fidélité des compagnies maritimes à l'égard de leurs ports aujourd'hui? Sur quoi repose la fidélité?
- Quelle est l'importance des réglementations et installations pour les eaux de ballast, les déchets et la réception portuaire pour les compagnies maritimes et le bon déroulement des opérations maritimes?
- Avec quels services, niveaux de qualité de service ou réglementations un Capitaine de Port serait-il à même de répondre aux besoins des activités de transport maritime?

### Mr. Jan Tiedemann

#### Analyste Senior Transport Maritime de Ligne et Ports, Alphaliner/BRS

*Alphaliner offre une source d'informations intarissable sur le secteur du transport maritime de ligne et les porte-conteneurs. La société publie une newsletter hebdomadaire qui analyse les développements intervenus dans le transport maritime de ligne et un suivi mensuel des principaux indicateurs statistiques et autres données chiffrées se rapportant au secteur des porte-conteneurs. Alphaliner est une société de conseil indépendante qui fait partie de BRS, le courtier mondial spécialisé dans le transport maritime Barry Rogliano Salles.*

#### Nouvelles mega-alliances, nouvelles complexités

- Une brève analyse de la structure des alliances à l'échelle mondiale (2016 vs 2017). Qu'est-ce qui a changé (avant/après) car les changements intervenus sont majeurs !
- Les 3 grandes alliances (2M, Ocean Alliance, THE alliance) compliquent véritablement les intérêts dans les terminaux. Dans quelle mesure cela ajoute-t-il à la complexité opérationnelle à laquelle font déjà face les membres du partenariat : multiplication du nombre de terminaux, difficultés au niveau de la planification, suivi des marchandises et choix du port !

- Le secteur des terminaux est-il également en cours de consolidation? Les principaux ports sont contrôlés par quelques acteurs seulement, est-il nécessaire de consolider davantage? Les terminaux doivent-ils fusionner dans le cadre de méga-alliances?
- Les transporteurs maritimes sont-ils en train de s'orienter vers des escales plus directes au détriment du transbordement ; par conséquent, les ports feeders viennent-ils s'ajouter aux services de base et les coûts en sont-ils la cause?
- Quels sont les impacts des changements opérés au niveau des alliances sur certains ports et terminaux : Hong Kong, Hambourg, Rotterdam – le Déroit de Gibraltar, Tanger Med et Algésiras – Déroits: Singapour, TPP, Kelang?
- Des perturbations ont-elles été observées dans les ports depuis la mise en place des nouvelles alliances au 1<sup>er</sup> avril?
- La satisfaction client, depuis les affréteurs jusqu'aux transporteurs, est-elle en déclin et qu'en est-il des principes de coopération visant à établir de « nouvelles règles de fonctionnement », bénéficiant aux deux parties? Que comprendraient ces nouvelles règles de fonctionnement? (par exemple, limitation de vitesse, retards, informations en temps réel sur les heures d'arrivée, disponibilité de postes d'amarrage et de conteneurs, choix de terminaux plus prédictif, temps de transit plus fiables, etc.



### Mr. Paul Turret

Directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime

*L'Institut Supérieur d'Économie Maritime (ISEMAR) a été fondé en 1997 par les acteurs du secteur et la communauté portuaire de Nantes Saint-Nazaire. Son objectif est de développer une expertise de référence sur le transport maritime, les ports et l'industrie navale. L'Institut est donc un observatoire aiguisé des changements de l'économie maritime. L'ISEMAR met à disposition d'un large public son savoir-faire de recherche et de compréhension du transport et du commerce maritimes. Ces enjeux sont essentiels à l'ère de la globalisation économique.*

### Affréteurs intervenant actuellement sur les marchés du vrac sec et humide

- Développements dans le domaine du transport en vrac et conséquences sur le choix des ports
- Les technologies et l'intelligence artificielle devraient faire évoluer le mode de gestion des expéditions et des flottes de navires mais pourraient bien également influencer les décisions prises par les négociants (indépendants) en matière de commerce et de transport et avoir une incidence sur les escales. De quelle manière?
- À quoi ressemblera le groupage des flux de marchandises à l'avenir, quels sont les nouveaux services recherchés par les affréteurs?

- Les décisions inhérentes au fret et les flux de marchandises, mis à part le marché, seront-ils davantage tributaires des informations relatives au trafic, aux conditions météorologiques et éventuellement à d'autres renseignements opérationnels?
- Quels sont les niveaux de service et de qualité des prestations portuaires (opérations) qui font qu'un affréteur privilégiera un port plutôt qu'un autre, pourquoi les affréteurs considèrent-ils les ports comme un bienfait ou plutôt comme un obstacle dans la chaîne logistique, quelles sont les informations requises, par exemple pour les décisions inhérentes au routage et à la planification, etc.?
- Comment un Capital de Port contribue-t-il, dans un environnement en perpétuelle mutation, à l'optimisation du processus de prise de décisions relatives aux flux de transport maritime?
- Y a-t-il lieu d'harmoniser les règles et réglementations portuaires ou les ports sont-ils trop spécifiques pour la mise en place de règles uniformes?

### **Mr. Jérémie BRASSAUD**

**Directeur de la Supply-Chain – Renault Maroc, Groupe Renault**

*En 2016, le constructeur automobile Renault a fabriqué plus de 345 000 véhicules au Maroc et a exporté plus de 250 000 voitures via le port Tanger Med. Une bonne organisation logistique est un facteur clé de la réussite des entreprises internationales et de la concrétisation des stratégies de service à la clientèle. Il est essentiel, pour les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces détachées, de relier les grandes chaînes d'approvisionnement situées en Europe, en Afrique du Nord, en Inde et en Amérique du Sud.*

#### **Le parcours depuis la pièce détachée jusqu'à la commercialisation d'un nouveau véhicule**

- Comment la chaîne logistique de Renault est-elle conçue pour les pièces détachées et les nouveaux véhicules fabriqués au Maroc?
- Les ports sont-ils une aubaine ou un obstacle dans la chaîne logistique?
- Quels sont les critères qui permettent de sélectionner un port en particulier? Quels sont les services et les niveaux de service requis?
- Quel est l'avenir de la chaîne d'approvisionnement de Renault au Maroc?

### **Mr. Hartmut Goeritz**

**Directeur Général d'APMTT et Responsable du portefeuille Med Hubs**

*Situé au cœur du Détroit de Gibraltar, le couloir maritime le plus fréquenté au monde, APM Terminals Tanger propose des connexions maritimes fluides vers les marchés basés en Méditerranée, aux États-Unis, en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest. Simple plateforme de transbordement à l'origine, APM Terminals Tanger est aujourd'hui le plus important opérateur de conteneurs du port Tanger Med. Le Groupe a reçu deux distinctions de renom dans le domaine de la sécurité, a été nommé « Meilleur Employeur au Maroc » lors de l'édition 2012 et a remporté, la même année, le Prix National de la Qualité du Maroc pour son excellence dans le domaine des systèmes de gestion intégrés et ses efforts en matière d'amélioration continue.*

#### **Les défis d'une coopération des deux côtés de la Méditerranée**

- Le portefeuille Med Hubs compte les terminaux de Tanger, d'Algésiras et de Port-Saïd en Égypte. Quels sont les défis liés à une intervention sur deux continents et trois pays distincts et dans des conditions complètement différentes?
- APM Tanger interviendra de concert avec APM Algésiras en tant que « plateforme de transbordement intégrée de Méditerranée occidentale ». Cela permet d'avoir le choix du port sur les deux continents. Comme cela fonctionne-t-il et quels sont les défis, notamment en termes de planification?





- De quelle manière les nouvelles alliances viennent-elles modifier les opérations et les stratégies au niveau du terminal?
- Dans quelle mesure un terminal influence-t-il le choix du port?
- Quels ICP les terminaux utilisent-ils pour évaluer la performance de leurs opérations ; ces derniers diffèrent-ils en fonction du port et ont-ils un lien avec les ICP utilisés par les compagnies maritimes?
- Comment communiquer, coopérer et se coordonner avec l'ensemble des partenaires, des parties prenantes et des prestataires de services?

## Mr. Argyris Stasinakis

### Associé MarineTraffic

*Développé sous la forme d'un projet académique par l'University of the Aegean en Grèce, MarineTraffic constitue aujourd'hui une base de données maritime exhaustive consultée par plus de 6 millions d'utilisateurs tous les mois ! Ce pionnier et néanmoins leader mondial dans les services SAI de suivi des navires fournit des renseignements aux organisations à la recherche d'un avantage concurrentiel. L'équipe d'ingénieurs, de scientifiques et d'experts de transport maritime de MarineTraffic partagent une vision commune : rendre l'industrie du transport maritime plus efficace et plus transparente.*

### Renseignements portuaires et décisions des utilisateurs du port

- L'histoire passionnante de MarineTraffic
- Comment les clients du port utilisent-ils la base de données de MarineTraffic (qui compte plus de 550 000 navires et qui fournit des informations quant à leur position et leurs déplacements pratiquement en temps réel) dans le cadre de leurs opérations et leur processus décisionnel?
- Comment intègrent-ils les services et analyses dérivés du système AIS dans la traçabilité de leur flotte, les analyses en temps réel, les connaissances situationnelles, le suivi des concurrents, l'approvisionnement local/mondial, et bien plus encore?
- Quel type de renseignements un Capitaine de Port peut-il obtenir via la base de données AIS MarineTraffic? (transmission de la position, vitesse, route sur le fond, dimensions du navire, détails du trajet, destination actuelle, etc.)
- Quels sont les produits, services ou analyses qui sont sur le point d'être utilisés ou devraient être utilisés à l'avenir?

## Ms. Claartje Hoyng

### Consultant Maritime – Royal HaskoningDHV Maritime & Aviation

*Royal HaskoningDHV a véritablement révolutionné la vie des gens depuis 1881. En tant que société internationale de conseil indépendante en ingénierie et gestion de projets, nous travaillons de concert avec nos clients afin de mener à bien des projets qui contribuent à améliorer les conditions de vie partout dans le monde, et ce depuis 135 ans. Notre réputation, étayée par les services de génie civil multidisciplinaires d'excellence que nous offrons dans le cadre du développement des structures maritimes, nautiques et des voies navigables, est reconnue à l'échelle mondiale. Nos experts disposent d'une expérience solide dans tous les domaines liés aux chantiers navals et aux ascenseurs à bateaux, aux terminaux de croisières et de conteneurs, aux installations de production d'énergie renouvelable offshore, aux ports vraciers et aux pipelines maritimes.*

### Futur port = Port de données?

- L'Internet des Objets, IoT, dans le secteur portuaire
- Un aperçu du futur (proche) et de la façon dont l'IoT pourrait modifier les ports dans les années à venir
- Quelles sont les perspectives d'avenir de la digitalisation du transport maritime et des ports?



**Capitaine Yoss Leclerc**

Conseiller Expert, Port de Québec, Canada / Vice-Président de l'IHMA

**Durabilité des opérations du port : Enjeux et opportunités en matière de compétitivité**

- Enjeux et opportunités des engagements sociaux et environnementaux des ports
- De quelle façon les programmes de développement durable et d'acceptation sociale peuvent-ils rendre les ports plus attractifs
- Effets des changements de culture interne sur la satisfaction client
- Étude de cas : Beauport2020

**Capitaine Carita Rönqvist**

Capitaine de Port & Agent de Sûreté Portuaire, Port de Kokkola, Finlande / Membre du Conseil de l'IHMA

**La Convention sur les eaux de ballast ; augmentation des coûts, retards et congestions?**

- Enjeux dans les ports
- Défis pour les gros vraquiers ; eaux de ballast vs. réserves d'eau de lavage, capacité d'évacuation des eaux de ballast, installation de systèmes de nettoyage
- Difficultés dans les climats froids
- Difficultés lors des trajets courts

**Mme. Anne Carnegie**

Secrétaire – International Harbour Masters' Association (IHMA)

**Nouvelles de l'OMI et l'IHMA dans a coalition PIANC 'Navigate a Changing Climate'**

- Une coalition qui soutient le secteur maritime face aux enjeux du changement climatique
- En encourageant les armateurs, les opérateurs et les utilisateurs à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à mieux se préparer aux fins de s'adapter au changement climatique
- Quelles sont les actions en cours?
- la Journée mondiale de la mer de l'OMI, 28 septembre 2017, "Connecter navires, ports et personnes"; un thème sur les secteurs portuaire et maritime en tant que créateurs de richesse sur terre et en mer
- Journée annuelle des gens de mer de l'OMI; 25 juin 2017

**Capitaine Kevin Gregory**

Président du Comité Exécutif de l'IHMA et du Comité *Congress Papers 2018*

**Un premier aperçu du congrès de l'IHMA qui se tiendra à Londres en 2018**

- L'IHMA tiendra son 11<sup>ème</sup> congrès à Londres du 25 au 28 juin 2018 sur le thème « *Ports – Essential for Safe, Efficient and Secure Global Trade* » (Les ports – Un élément essentiel pour la sécurité, l'efficacité et la fiabilité du commerce mondial)
- Quel sera le programme du congrès 2018 de l'IHMA à Londres





## Inscriptions et frais

Prénom, nom; .....

Port; .....

Fonction; .....

N° de téléphone; .....

E-mail; .....

- ☐ Je participera au séminaire EHMC le jeudi 11 May; coût 125 €

Pour ceux qui souhaitent en savoir plus sur l'International Harbour Masters' Association à cette occasion et envisagent de devenir membre, aucun frais d'inscription ne sera facturé.

- ☐ Je participerai au dîner le jeudi soir à 20 h 00 (coût : 35 € par personne)

☐ seul    ☐ accompagné

- ☐ Je participerai aux visites du vendredi (coût : 35 € par personne)

☐ seul    ☐ accompagné



Vous recevrez la facture correspondant aux frais devant être réglés sur la base du formulaire d'inscription que vous aurez complété.

**Envoyez votre inscription à;** [romers.ehmc@harbourmaster.org](mailto:romers.ehmc@harbourmaster.org)

IHMA membership information:  
<http://www.harbourmaster.org/ihma-membership.php>



**International Harbour  
Masters' Association**

PO Box 3111  
Lancing  
BN15 5BQ  
UK

**Telephone:**

+44 1903 218269

**E-mail:**

secretary.ihma@harbourmaster.org

**European Harbour  
Masters' Committee**

PO Box 6622  
3002 AP Rotterdam  
The Netherlands

**Telephone:**

+31 10 252 1973

**E-mail:**

romers.ehmc@harbourmaster.org

