



Ludovic Gérard, directeur général délégué de CMA Ships. (photo : CMA CGM)



Christine Cabau Woehrel, présidente du directoire du GPM de Marseille. (Photo : Thibaud Teillard)



Ludovic Gérard, directeur général délégué de CMA Ships. (photo : CMA CGM)



Christine Cabau Woehrel, présidente du directoire du GPM de Marseille. (Photo : Thibaud Teillard)

1.



2.



## Le maritime à l'heure du « smart », pour fêter les 50 ans de l'IMTM

Publié le 10/06/2017 09:54 | Mis à jour le 12/06/2017 16:11

L'Institut méditerranéen du transport maritime (IMTM) fête ses 50 ans avec un grand colloque les 14 et 15 juin à Marseille sur le « smart » appliqué à l'économie maritime coorganisé avec l'Isemar. Christine Cabau Woehrel, la présidente du grand port maritime de Marseille, et Ludovic Gérard, directeur général délégué de CMA Ships, donnent leur version du smart au *marin*.

Christine Cabau Woehrel, présidente du directoire du grand port maritime de Marseille, voit le « smart » arriver partout dans le premier port français.

### Qu'est-ce qu'un smart port ?

Le monde a mis un nom sur quelque chose sur lequel nous travaillons depuis très longtemps. Regardez AP+, par exemple, pour le transit de la marchandise. Il est vrai par contre qu'il y a une accélération très rapide depuis deux ans. Le numérique, au lieu d'être perçu parfois comme de l'accessoire, est désormais au cœur de la réflexion.

### Marseille est-il dans le coup?

Le smart, à Marseille-Fos, c'est de nombreux dossiers en cours. Il y a bien sûr l'utilisation du numérique dans les fonctions portuaires avec Ci5, le logiciel en cours de développement par MGI pour remplacer AP+, et Neptune, son équivalent pour l'escale des navires, qui viennent de recevoir une distinction de premier plan au congrès de l'association des ports mondiaux (IAPH) à Djakarta. Il y a aussi l'usage intelligent de l'énergie, avec la géothermie de la mer pour réchauffer et rafraîchir des habitations, le projet Piicto, qui permet aux industriels de Fos de mutualiser leurs besoins, ou le branchement électrique à quai des navires de La Méridionale.

Mais le smart, c'est aussi réussir à mettre en place des mesures très fines, par exemple de la qualité de l'air ou du bruit. Ces mesures dépourvues d'erreur permettent de connaître précisément l'impact de l'activité portuaire et les améliorations que nous apportons.

### L'implantation de centres de données sur le port va-t-elle permettre d'aller plus vite ?

Interxion organise le 29 juin une cérémonie pour le lancement de son data center dit *Marseille 2, situé sur le port*, en attendant Marseille 3 (l'ancienne base sous-marine) qui va

suivre 18 mois plus tard. Comme pour les passagers ou les marchandises, ces implantations créent un hub de données sur le port et autour du port, avec un écosystème favorable à la « smart économie » et l'émergence de start-ups. La géographie des câbles sous-marins nous est très favorable et promet une infinité de déclinaison locale. Le monde des télécoms nous apporte une nouvelle visibilité très internationale car le port de Marseille-Fos est désormais invité à des congrès techniques sur le numérique aux côtés des meilleurs spécialistes mondiaux.

*Ludovic Gérard est le patron de CMA Ships, qui gère toute la flotte en propriété ou affrétée coque nue par CMA CGM, soit un navire sur cinq opérés par le n°3 mondial du conteneur.*

### **Le « smart shipping », pour CMA CGM, correspond à quelles grandes avancées technologiques?**

Nous travaillons actuellement intensément sur les solutions technologiques pour faire face à l'échéance 2020 qui verra les émissions de soufre fortement réduites dans le monde entier puisqu'elles passeront de 3,5% à 0,5%. Les études portent sur l'adaptation de la flotte en service et sur le navire du futur. La flotte en service devra s'adapter aux nouveaux combustibles, notamment les nouveaux fuels à très bas taux de soufre. Leur formulation est en cours d'élaboration chez les raffineurs et nous avons commencé à en tester à bord. En parallèle nous participons à un groupe de travail du CIMAC et ISO qui décidera des normes de ces carburants marins. Ces ULSHFO à terme remplaceront le HFO. Les scrubbers sont aussi une solution, certes complexe, que nous étudions pour répondre à cette échéance car il est possible que la fourniture de carburant conforme soit tendue.

### **Et le GNL ?**

Nous étudions toutes formes d'énergies alternatives. Parmi celles-ci, le GNL nous semble être le carburant d'avenir, propre et aux réserves très grandes. Deux conceptions se dessinent : les moteurs dual fuel, solution éprouvée, d'une part, et une installation à turbines à gaz et vapeur d'autre part, dite COGES. *Nous venons ainsi de terminer la phase 2 du projet PERFECT*, projet de porte-conteneurs de 20 000 EVP avec installation COGES. Le développement de ces solutions prendra encore quelques années mais le GNL semble prometteur.

### **Comment adapter la navigation à la digitalisation croissante ?**

Il y a très clairement une évolution de la navigation, pour une meilleure sécurité et optimisation des routes empruntées. Les navires sont suivis en temps réel depuis notre « fleet & navigation center ». Cela permet aux opérations d'interagir quasiment en temps réel avec les navires à la mer mais aussi au port. Les passerelles évoluent aussi avec du matériel plus sophistiqué et mieux intégré, notamment les cartes électroniques et radars, des systèmes de positionnement ultra précis pour les manoeuvres d'accostage ou de prévention du roulis paramétrique, etc.. Des aides à la navigation précieuses pour les officiers.

### **La digitalisation permet-elle de mieux anticiper les besoins en matière de construction neuve et d'entretien des navires ?**

La digitalisation est bien entendu prise en compte dès la conception du navire, sur les passerelles – on l'a vu - mais aussi pour la salle des machines et la cargaison, avec des solutions de suivi et conduites très intégrées et communiquant avec la terre. L'analyse des données d'une flotte de navires sister ship par exemple permet et permettra de plus en plus

la prévention de pannes et une optimisation de la maintenance. De même, pour la cargaison, ce processus de transformation passe par l'introduction du big data sous toutes ses formes : nos conteneurs par exemple seront progressivement des conteneurs connectés. Depuis 2015, *Traxens* (NDLR : dont le fondateur Michel Fallah sera invité au colloque) développe avec CMA CGM des systèmes innovants de monitoring, de géolocalisation et de coordination multimodale des conteneurs. A l'époque de l'internet des objets, je peux vous confirmer que le navire aujourd'hui est déjà connecté, et il le sera de plus en plus demain. Ces développements sont passionnants et source de progrès car à terme permettent de recentrer l'humain sur ses tâches à valeur ajoutée.

**Propos recueillis par Thibaud TEILLARD**