



International Transport Company  
Freight Forwarder  
- Project & Oil Field cargo  
- Deepwater and off shore project  
- Supply chain specialist  
- 4 PL dedicated

2 rue Luigi Galvani  
92160 ANTONY  
Tél : + 33 1 55 59 07 70  
Fax : + 33 1 49 84 06 54  
mailto:  
infos@transprojets.com  
http://www.transprojets.com

### Infrastructures/ Institutions

#### TGV Rhin-Rhône : Un aboutissement et des questions

Entré en service dimanche, le TGV Rhin-Rhône marque l'aboutissement de vingt ans de lobbying pour imposer la première liaison de province à province.

#### Chine : Davantage d'équilibre avec les partenaires

Le président chinois assure que la Chine ne recherche pas "délibérément" les excédents commerciaux aux dépens de ses partenaires.



#### Le Havre : Récompense environnementale aux armateurs

Le Directoire du GPMH a pris la décision de récompenser des compagnies maritimes qui exploitent les navires les plus respectueux de l'environnement.



page 2

#### Nuit du Shortsea : Huit trophées décernés

Soirée de prestige organisée la semaine dernière à Issy-les-Moulineaux par le BP2S présidé par Antoine Person, la première Nuit du Shortsea a rassemblé près de 200 convives tous professionnels du short sea shipping et de l'intermodalité.

Dernière page

### MULTIMODAL

## Défis et enjeux du 45' Pallet Wide



En dépit de ses qualités multimodales, le conteneur 45 pieds Pallet Wide demeure marginal. Le pionnier Marfret proposera en Seine de nouveaux services en 2012 qui accepteront ce type de conteneurs tandis que le MEDDTL lance une étude sur l'utilisation des unités de transport intermodal dont les conclusions pourraient faciliter son essor.

Fluviofeeder, filiale du groupe Marfret, est la seule compagnie en Europe à opérer une ligne fluviale régulière avec des conteneurs 45 pieds Pallet Wide Curtain Side. Lancé en juin 2008, ce service hebdomadaire conçu pour UPM Kymmene assure la boucle Rouen-Gennevilliers-Rouen, acheminant des bobines de papier à l'aller et de papier à recycler au retour. Ce service est une prestation porte à porte qui intègre les pré et post-acheminements routiers jusqu'à 44 tonnes dans un rayon de 100 km.

Au cours des trois dernières années, 60 conteneurs ont ainsi été transportés chaque semaine. En raison de la baisse des volumes remis par UPM entre Rouen et Gennevilliers, Fluviofeeder annonce d'ici février l'ouverture de la ligne à d'autres clients "sur la base de prix très compétitifs", confie Arthur Fournel, directeur de l'armement fluvial. "À chaque voyage, quinze espaces seront proposés pour des conteneurs 45' mais aussi des caisses mobiles et des conteneurs 20 ou 40". En parallèle, Fluviofeeder prévoit le doublement de la fréquence et l'extension du service jusqu'au Havre.

Cette annonce en avant-première a été l'un des temps forts de la journée consacrée au conteneur

*"Quelques centimètres à gagner dans les modes routier et fluvial"*

45' Pallet Wide (PW) lors du salon Riverdating la semaine dernière à Paris. Avec Marfret, le port de Zeebrugge et l'armement short sea ECS ont tour à tour démontré la pertinence de cet outil multimodal gerbable sur sept hauteurs et capable d'emporter 33 europalettes comme les semi-remorques et caisses mobiles routières. D'un coût de 5.000 à 15.000 EUR selon les caractéristiques, on en recense 400.000 dans le monde dont 40 % circulent en Europe, selon Jean-Marie Millour, délégué général du BP2S (Bureau de promotion du short sea shipping). L'essentiel de cette flotte est utilisée en mer du Nord et en Baltique au départ de ports tels que Zeebrugge, Rotterdam et Rouen-Radicatel.

#### OBSTACLES A LEVER

Au-delà, son développement dans les flux intra-européens impose de résoudre plusieurs obstacles identifiés par le programme de recherche européen Utile, dont la normalisation de ses dimensions

– en particulier sa largeur (de 2,5 à 2,55 m aujourd'hui). Un second frein concerne l'optimisation du 45'PW en fluvial. Sur le réseau navigable à grand gabarit, la largeur hors tout des cales est de 11,4 mètres au maximum pour garantir le passage des écluses et offre une largeur utile de 10,1 mètres. Pour quelques dizaines de centimètres, celle-ci ne permet pas le chargement de quatre conteneurs 45'PW de front. Deux solutions sont envisagées pour atteindre une capacité intérieure de 10,5 mètres : récupérer de l'espace sur les plats-bords ou augmenter la largeur hors-tout des cales nécessitant alors une révision réglementaire. Un autre obstacle concerne les trajets routiers puisque la longueur des semi-remorques est limitée par la directive 96/53 à 13,6 mètres (et à 16,5 mètres pour un ensemble avec tracteur). Or, un 45'PW mesure 13,71 mètres. Dans plusieurs pays européens, dont la France, et pour tous les parcours internationaux, son acheminement routier impose du coup une autorisation de transport exceptionnel de première catégorie. Au prix d'un surcoût de 3 à 5 % à l'acquisition, des modèles aux coins biseautés permettent de s'inscrire dans ces limites. Une autre alternative consisterait à réviser la directive 96/53 ou, à défaut, la directive 92/126 qui encadre le transport combiné. D'ici mars 2012, les conclusions de l'étude sur l'utilisation des UTI confiée à René Genevois par le MEDDTL sont donc très attendues par les défenseurs du 45'PW...

Érick DEMANGEON

### Entreprises

#### Ferrero : Un 1<sup>er</sup> conteneur réfrigéré par voie fluviale

C'est une opération originale, une première en France, qui vient d'être organisée au départ de Rouen : la société Ferrero expédiait vers Gennevilliers un premier conteneur sous température dirigée par voie fluviale. D'autres suivront.

#### Lohr : Le constructeur ouvre une partie de son capital

Lohr va vendre une partie du capital de sa division tramway afin de renflouer sa trésorerie. Elle gardera intactes Translohr et Modalohr, ses branches tramway sur pneumatiques wagons de transport combiné rail-route.

page 3

#### SeaFrance : aide possible du FSI

Les salariés de SeaFrance devaient déposer hier au tribunal de commerce de Paris un projet de société coopérative et participative pour reprendre la compagnie, avec une participation du Fonds stratégique d'investissement, a indiqué leur avocat. Hier était la date limite pour le dépôt des dossiers de reprise. "Il nous faut 40 millions pour démarrer. Aujourd'hui, nous disposons de 15 millions d'engagements quasiment fermes" des collectivités territoriales, a indiqué M<sup>e</sup> Philippe Brun, avocat de la CFDT Maritime Nord qui porte le projet de Scop. Il assure que la région a acté par une motion votée "à l'unanimité" une aide évoquant un montant de 10 millions d'euros sous forme d'un prêt remboursable gagé sur un navire. "C'est la région qui aura la propriété des bateaux. Le capital de cette société c'est la puissance publique", fait valoir M<sup>e</sup> Brun, indiquant que l'idée étant à terme de créer une société d'économie mixte. Pour les quelque 25 millions manquants, les salariés sollicitent donc le FSI, filiale à 51 % de la Caisse des dépôts et à 49 % de l'État, créé en 2008, en pleine crise financière.

**Formation**

La rentrée 2011 a donné naissance au BTS Transport & Prestations logistiques venu se substituer au BTS Transport. Au passage, cette formation Bac +2 ouverte aux personnes de niveau bac et/ou ayant une expérience professionnelle en transport et logistique, s'est renforcée dans les domaines de la logistique, la gestion commerciale, et le management des équipes. Promotrans la propose désormais à distance dans le cadre d'un Cif, d'un plan de formation ou d'un financement individuel. Renseignements à l'adresse contact-distance@promotrans.fr ou sur le site www.promotrans.fr.

**Sanction**

Les États-Unis ont annoncé vendredi qu'ils demandaient à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) de pouvoir sanctionner l'Union européenne compte tenu des "nouvelles subventions" qu'elle a selon eux accordées au constructeur aéronautique Airbus. Le représentant américain au Commerce extérieur (USTR), Ron Kirk, a annoncé que Washington se plaignait de la réponse européenne à un premier jugement dans cette affaire, prononcé le 1<sup>er</sup> juin.

**Proposition**

Le député-maire de Nice, Christian Estrosi, a proposé vendredi d'avancer sur le projet bloqué de ligne à grande vitesse (LGV) Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), en démarquant avec un tronçon reliant l'aéroport de Nice et l'est du département du Var. Il évoque un tronçon pouvant s'arrêter dans le Var "entre Draguignan et Saint-Raphaël". Sa proposition s'articule avec un autre chantier ferroviaire dans l'autre direction vers l'Italie, évoqué en janvier 2011 : la modernisation d'ici 2020 de la ligne ferroviaire entre l'aéroport de Nice et la ville frontalière italienne de Vintimille.

**Rachat**

L'Allemagne s'intéresse au rachat d'une partie de NATS, l'organisme semi-public qui gère le trafic aérien en Grande-Bretagne, dans le but de créer un géant capable de remporter des contrats en Asie, selon le "Sunday Times". DFS, l'autorité allemande publique de sécurité aérienne, souhaite acquérir la part que le gouvernement britannique détient dans NATS et qui représenterait une valeur de plus de 500 millions de livres (584 millions d'euros), indique le journal.

**TGV RHIN-RHÔNE  
FERROVIAIRE****Un aboutissement et des questions**

*Entré en service dimanche, le TGV Rhin-Rhône marque l'aboutissement de vingt ans de lobbying pour imposer la première liaison de province à province.*

Sans l'abnégation de quelques élus locaux de poids, au premier rang desquels se trouvent le Belfortain Jean-Pierre Chevènement et le Mulhousien Jean-Marie Bockel, le TGV Rhin-Rhône n'aurait sans doute pas vu le jour. L'idée a surgi à la fin des années 80. La caractéristique de ce TGV a longtemps sonné comme une incongruité aux oreilles jacobines : il serait le premier à ne pas passer par Paris. Une vision européenne change tout, cependant, puisque les 425 km de lignes entre Mulhouse, Dijon et Lyon forment un maillon essentiel d'une liaison entre Marseille et Francfort. L'Union européenne a d'ailleurs rapidement inscrit cette LGV dans son "projet prioritaire" 24, sur le corridor de fret Lyon-Anvers-Rotterdam.

Pour imposer ce projet, les collectivités des régions traversées d'Alsace, Bourgogne et Franche-Comté ont dû mettre la main à la

poche de façon conséquente : elles apportent 650 millions d'euros sur l'investissement de 2,3 milliards nécessaires à la construction des 140 km qui sont entrés en service ce 11 décembre. Ce tronçon entre Dijon et Belfort ne constitue toutefois que la première tranche de la première des trois branches. La deuxième tranche de la branche Est reste à financer. Il faut réunir environ 1 milliard d'euros pour les 35 km entre Belfort et Mulhouse et 15 km au-delà de Dijon. Chacun se raccroche à l'engagement encore récent de Nicolas Sarkozy de lancer les travaux en 2014, mais le tour de table financier tarde toujours.

**POCL : UN SÉRIEUX  
CONCURRENT**

La branche Sud vers Lyon situe sa concrétisation à un horizon plus lointain encore, or la donne change pour elle. Le récent

**CHINE****COMMERCE****Davantage d'équilibre  
avec les partenaires**

*Le président chinois assure que la Chine ne recherche pas "délibérément" les excédents commerciaux aux dépens de ses partenaires.*

"Nous renforcerons la coopération économique avec les pays qui ont des déficits commerciaux substantiels avec la Chine, et travaillerons avec eux pour corriger progressivement les déséquilibres commerciaux", a déclaré Hu Jintao dans un discours marquant le dixième anniversaire de l'entrée de la Chine dans l'OMC. "Nous augmenterons activement les importations pour modifier les termes du commerce extérieur et favoriser l'équilibre fondamental des paiements internationaux. Nous ne recherchons pas délibérément l'excédent commercial", a-t-il ajouté.

L'excédent commercial est une traditionnelle pomme de discorde avec les États-Unis et l'Europe, qui demandent un meilleur accès au marché de la deuxième économie mondiale pour rééquilibrer leurs échanges avec Pékin. L'excédent chinois s'est toutefois contracté de 34,9 % à 14,52 md USD en novembre. Les exportations ont progressé de 13,8 % à 174,46 md USD sur un an, mais elles ralentissent : en octobre, elles avaient encore augmenté de 15,9 %, en septembre de 17,1 % et en août de 24,5 %. Dans l'intervalle, les importations chinoises ont progressé de 22,1 % le mois dernier, à 159,94 md USD.



lancement du débat public du POCL (Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon) signifie l'émergence d'un concurrent sérieux, malgré son coût largement supérieur à 10 milliards d'euros. Conçu pour délester la LGV historique Paris-Lyon, le POCL est prompt à fédérer de nouveaux partisans, y compris les territoires bourguignons les plus à l'ouest qui y trouveraient un intérêt au moins égal au Rhin-Rhône.

Ces points préoccupent Thierry Zettel, âme du TGV Rhin-Rhône depuis son origine... jusqu'à l'orée de l'inauguration. Il a été débarqué au bout de 22 ans de son poste de secrétaire général de l'Association TGV Rhin-Rhône de lobbying en faveur du projet. Son courrier d'au-revoir lui

donne l'occasion d'appeler à la vigilance. "Pour les branches Ouest et Sud, l'heure des remises en cause va sonner à l'automne 2012 avec le réexamen de leur cahier des charges"... et le risque de se faire doubler par d'autres projets. Leur coût est conséquent : respectivement 2,3 et 3,5 milliards d'euros. Quant au tronçon Belfort-Mulhouse,

Thierry Zettel en dévoile un dernier argument : sans lui et sans la branche Ouest, le temps de parcours vers Paris au départ de Mulhouse (2 h 40) restera supérieur à celui du TGV Est doté de sa seconde phase en 2016. Ce qui risque de priver le Rhin-Rhône de sa clientèle haut-rhinoise.

Christian ROBISCHON

**LE HAVRE  
MARITIME****Récompense environnementale  
aux armateurs**

*Le Directoire du GPMH a pris la décision de récompenser des compagnies maritimes qui exploitent les navires les plus respectueux de l'environnement.*

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, la possibilité sera offerte aux dix armements maritimes conteneurisés ou rouliers les plus performants, au regard de la diminution des rejets de leurs navires dans l'atmosphère, d'obtenir une "récompense environnementale" permettant de réduire leurs droits de port navires jusqu'à 10 % selon les conditions mises en place au Havre.

Soutenir la démarche ESI promouvant le "clean shipping" (à savoir la navigation maritime propre) était une évidence pour le port du Havre. Signataire de la charte "World Port Climate Initiative", le port du Havre dit avoir contribué dès l'origine à la définition de l'ESI, index environnemental qui qualifie les navires.

C'est dans ce cadre que le GPMH s'engage, à titre expérimental sur 2012, à soutenir le développement des escales "vertes", en récompensant les compagnies maritimes dont les navires (porte-conteneurs et rouliers) émettent moins de polluants et de CO<sub>2</sub> que

les normes en vigueur ne l'exigent. Le montant de cet encouragement peut atteindre jusqu'à l'équivalent de 10 % des droits de port. Pour pouvoir s'inscrire dans cette démarche, les armements devront remplir les modalités requises par l'ESI (calcul de score du navire...) et respecter le cadre d'incitation mis en place par le GPMH.

L'autorité portuaire havraise dit s'être volontairement engagée depuis une vingtaine d'années déjà "en faveur du respect et de la préservation de l'environnement et d'une gestion durable de son territoire". Cette action couvre aussi bien les aménagements portuaires, la gestion d'espaces naturels, que la protection des espèces ou le développement des modes des transports massifiés. Pour la qualité de l'air, cette action se traduit concrètement par la signature de la charte internationale "World Port Climate Initiative", aux côtés de 54 ports, en juillet 2008, en faveur d'une meilleure qualité de l'air.

Après quelques mois d'exercice, cette nouvelle entité du groupe Féron est maintenant lancée sur de bons rails. Outre le service container traditionnel, de nouvelles destinations notamment en Roro et conventionnel sont maintenant en place.

Des possibilités s'offrent également aux clients en sortie de méditerranée, Espagne et Italie.

Les équipes commerciales sont à votre disposition pour toutes demandes de cotation y compris avec équipement spécial.

Contact : Martine Catillon  
Tél. : 01.44.65.12.51 - E-mail catillon.par@feron.fr

**FERRERO**  
**FLUVIAL**

# Un premier conteneur réfrigéré par voie fluviale

*C'est une opération originale, une première en France, qui vient d'être organisée au départ de Rouen : la société Ferrero expédiait vers Gennevilliers un premier conteneur sous température dirigée par voie fluviale. D'autres suivront.*

Le 9 décembre, a été embarqué au port de Rouen le premier conteneur sous température dirigée acheminé en transport fluvial pur (c'est-à-dire sans transport maritime). Ce conteneur de 40 pieds acheminait 23 tonnes de produits expédiés par la société Ferrero France, filiale du groupe italien Ferrero, quatrième groupe mondial en confiserie et chocolaterie (Nutella, Kinder, Mon Chéri, Ferrero Rocher...). Ferrero-France travaille en collaboration avec le logisticien Stef-TFE, spécialiste européen de la logistique du froid.

Le conteneur a été chargé dans l'entrepôt Ferrero, implanté à Grand-Quevilly. Il a été transféré au bassin de Rouen-Quevilly où le manutentionnaire Euroports l'a chargé sur la barge du service Fluvio-Feeder de Marfret à destination de Gennevilliers. Son transport final, réalisé par camion, le conduira jusqu'à Marly-la-Ville. Cette première opération par voie fluviale d'un conteneur sous

température dirigée s'inscrit pleinement dans la politique environnementale du groupe Ferrero en matière de transport. Cette dernière, menée en collaboration avec le logisticien Stef-TFE passe par plusieurs actions : réduire l'empreinte carbone, optimiser le chargement des véhicules, réduire les distances parcourues en développant le rail-route. Aujourd'hui, Ferrero et Stef-TFE ajoutent la voie fluviale.

**OBJECTIF : 6 % PAR RAIL ET VOIE FLUVIALE**

"Propre, silencieux et fiable, le transport fluvial de marchandises dispose d'atouts indéniables pour constituer une véritable alternative au mode routier", souligne **Grégory Debuchy**, directeur Supply Chain France, Belgique et Hollande de Ferrero-France. "Depuis cinq ans, nous utilisons le feroutage. Ce sont 2.500 camions de moins sur la route. Aujourd'hui,

*"Le transport fluvial de marchandises dispose d'atouts indéniables"*



le rail représente 5 % de nos transports. Notre objectif est de passer à 6 %".

Le fluvial va donc désormais faire partie de la chaîne de distribution de Ferrero. "Nous allons acheminer un conteneur chaque semaine, notre ambition étant d'atteindre cinq conteneurs par

semaine dans quelques mois", poursuit Grégory Debuchy. Pour l'instant, le transport fluvial coûte davantage que la route, mais Ferrero espère l'effet d'entraînement. "C'est un investissement logistique", souligne-t-il.

Jean-Claude CORNIER

**Trafic**

Le groupe Lufthansa a annoncé une hausse de 4,6 % de ses passagers en novembre sur un an, soit 8,18 millions de personnes transportées. Le trafic passagers de Lufthansa a progressé de 6,4 % à 5,19 millions de passagers. Celui de Swiss et Austrian Airlines de respectivement 3,7 % et 4,9 %. BMI connaît un trafic toujours en recul, de 10,3 % à 397.000 passagers. Quant à Lufthansa Cargo, elle est en baisse pour le 4<sup>e</sup> mois consécutif (-9,4 % sur un an à 156.000 t).

**Reprise**

Tunisair a décidé de reprendre aujourd'hui ses vols sur Tripoli, interrompus depuis le 27 novembre pour des raisons de sécurité, a indiqué son représentant en Libye, Jalal El Ourari. "Nous allons reprendre mardi avec un vol Tunis-Tripoli et à partir de mercredi la compagnie continuera à desservir la capitale libyenne avec son rythme habituel de deux vols par jour", a déclaré M. Ourari.

**LOHR**  
**FERROVIAIRE**

## Le constructeur ouvre une partie de son capital

*Lohr va vendre une partie du capital de sa division tramway afin de renflouer sa trésorerie. Elle gardera intactes Translohr et Modalohr, ses branches tramway sur pneumatiques wagons de transport combiné rail-route.*

**Robert Lohr**, PDG du groupe éponyme, a annoncé qu'il allait se séparer de sa branche tramways. Le constructeur de systèmes de transport a ainsi confirmé une information divulguée par le "Figaro". "Nous avons chargé la banque Lazard de trouver un actionnaire pour entrer au capital de la filiale Translohr", a déclaré le patron du groupe alsacien. Cette vente devrait permettre de renflouer la trésorerie du groupe, asséchée par trois ans de sous-activité. L'opération devrait être bouclée au "premier trimestre 2012", selon un porte-parole du groupe.

**CHUTE SÉVÈRE DES RECETTES**

La société familiale a été contrainte de renégocier avec ses créanciers un prêt de 50 millions d'euros qui arrivait à échéance. "Nous avons obtenu un délai de six mois pour rembourser", a expliqué Robert Lohr. Le dossier est suivi de près à Bercy par le Comité interministériel aux restructurations industrielles (Cir), a-t-il précisé.

Le groupe a connu depuis trois ans une chute drastique de son chiffre d'affaires, qui devrait s'élever en 2011 à 120 millions d'euros, contre 300 millions en 2008, selon le groupe lui-même. L'entreprise souffre d'une conjoncture particulièrement atone dans son domaine d'activité historique, la construction de remorques pour le transport d'automobiles.

En revanche, les divisions Translohr et Modalohr sont en bonne santé, selon la société. La première a été choisie par la RATP pour construire deux lignes de tramway sur pneu, sa spécialité, pour le T6 (Viroflay-Châtillon) et le T5 (Saint-Denis-Garges-Sarcelles). La seconde attend la finalisation d'un important contrat pour la fourniture de wagons à l'opérateur de feroutage Lorry-Rail. "Nous sommes positionnés sur un secteur stratégique. Nous fabriquons des systèmes de transport propres et innovants", selon le porte-parole de Lohr. La société emploie environ un millier de personnes. Son principal site industriel se trouve à Duppigheim, à une vingtaine de kilomètres de Strasbourg.

## PETITES ANNONCES



Dans le cadre de notre développement nous recherchons pour notre agence Overseas de Marseille :

### Un/Une Commercial(e) Shipping

Disposant d'une solide expérience métier et d'un portefeuille clients, vous aurez pour mission, sous la supervision du directeur d'agence, de développer l'activité commerciale sur une zone définie en proposant nos prestations de transport international dans le respect de la politique du groupe et en assurant la pleine satisfaction de nos clients.

Nous recherchons avant tout un talent commercial confirmé dans notre secteur ayant un véritable esprit entrepreneurial.

Adresser votre candidature par mail à :  
**Stéphanie GASTON - DRH**  
s.gaston@bbl-transport.com

Dans le cadre de son développement,



leader sur les DOM-TOM recherche pour sa plate-forme de Rouen son

### DIRECTEUR D'AGENCE

Le candidat aura à gérer une agence de plus de trente personnes, y compris une équipe de manutentionnaires et un entrepôt portuaire de 4.500 M<sup>2</sup>.  
Expérience similaire et commerciale exigée.

Envoyer CV et lettre de motivation sous référence URO/DA/1111 à : [recrut@crystalgroup.fr](mailto:recrut@crystalgroup.fr)

### TRANSITAIRE/COMMISSIONNAIRE INTERNATIONAL

Indépendant et sérieux sur Marseille - 30 ans d'existence  
Certifié ISO 9001/2000 et A.E.O.

#### CHERCHE

### COMMERCIAL CONFIRMÉ

Avec portefeuille clients  
Rémunération à négocier  
pour candidat sérieux et performant - Réf. 195

Écrire au journal qui transmettra

# Les incertitudes en zone euro plombent les prix

Les cours ont terminé la semaine sur une note baissière après avoir été ballottés au gré des cours du dollar, de la dette en zone euro ou de récoltes records. Seul le sucre est parvenu à se stabiliser.

**OR** - Après avoir évolué la majeure partie de la semaine dans le vert, le cours de l'once d'or est brutalement reparti à la baisse en fin de semaine, plombé par des commentaires de la Banque centrale européenne (BCE) et un repli des espoirs de voir les dirigeants européens réunis à Bruxelles trouver une solution crédible et rapide à la crise de la dette en zone euro.

"Le contexte macroéconomique continue de dicter les mouvements des échanges et pour l'instant l'or n'arrive pas à en tirer parti car il suit actuellement la trajectoire des investissements les plus risqués", a observé Suki Cooper, analyste chez Barclays Capital.

L'or "s'est replié alors que le dollar opérait un rebond prononcé (surtout face à l'euro, NDLR) après des annonces décevantes de la BCE", a relevé Andrey Kryuchenkov, analyste chez VTB Capital.

Le renforcement du billet vert rend moins attractifs les achats de matières premières libellées en dollar, comme les métaux précieux, pour les investisseurs munis d'autres devises.

La BCE a en effet balayé les espoirs des investisseurs de voir l'institution basée à Francfort d'intervenir massivement sur le marché obligataire pour soulager les pays européens endettés, une action vue par de nombreux observateurs comme la seule solution efficace pour enrayer la contagion de la crise de la dette.

Les investisseurs restaient également sur leurs gardes en fin de semaine alors que les dirigeants de l'Union européenne (UE) étaient réunis en sommet à Bruxelles afin de tenter de poser les bases d'une solution crédible et durable à la crise.

Sur le London Bullion Market, l'once d'or a ainsi terminé vendredi à 1.709 dollars contre 1.747 dollars une semaine auparavant.

**ARGENT** - Le cours du métal gris, option moins onéreuse que l'or, a de nouveau emboîté le pas au métal jaune, grimpant jeudi à son niveau le plus élevé de la semaine (33,23 dollars l'once) avant de retomber lourdement dans la même journée, jusqu'à 31,42 dollars, un plus bas depuis le 30 novembre, soit le jour de l'intervention concertée des grandes banques centrales mondiales.

L'once d'argent a terminé vendredi à 32,00 dollars contre 33,15 dollars sept jours auparavant.

**PLATINE/PALLADIUM** - Les cours des platinoïdes, dont le principal débouché est l'industrie automobile, ont connu des fortunes diverses.

L'once de platine est tombée vendredi à un plus bas depuis le 21 octobre (1.486,18 dollars), plombé par le renchérissement du billet vert en fin de semaine.

De son côté, l'once de palladium a tiré son épingle du jeu grâce à une progression des ventes de voiture de tourisme en Chine et à la perspective de voir le marché s'inscrire en déficit l'année prochaine du fait de l'épuisement des stocks russes de palladium, a relevé Suki Cooper.

Sur le London Platinum and Palladium Market, l'once de platine a terminé vendredi à 1.496 dollars contre 1.559 dollars une semaine auparavant.

L'once de palladium a fini à 670 dollars contre 653 dollars sept jours plus tôt.

**MÉTAUX DE BASE** - Après leur forte envolée de la semaine précédente, qui avait vu le cuivre engranger quelque 8 %, les cours des métaux de base ont repris leur souffle, dans des volumes d'échanges modérés, alors que les investisseurs renouaient avec la prudence.

"Les opérateurs font très attention de ne pas gonfler leurs stocks avant la fin de l'année, notamment en raison de perspectives économiques toujours très incertaines", a souligné Gayle Berry, analyste de Barclays Capital, notant que le marché restait rivé aux développements de la situation en zone euro.

Ainsi, "les cours se sont repliés de concert jeudi après la conférence du président de la Banque centrale européenne (BCE) Mario Draghi, affirmant que l'institution n'augmenterait pas ses rachats de dette" des États en difficulté pour apaiser les tensions sur le marché obligataire, a indiqué M<sup>me</sup> Berry. "Cela a lesté le moral des investisseurs et fait chuter l'étain, le plomb et l'étain de plus 2 %", a commenté l'analyste.

"Même si les marchés sont désormais plus confiants dans la survie de l'euro, les perspectives moroses de l'économie mondiale restent un gros problème pour le marché, et les cours des métaux ne devraient pas se ressaisir de façon durable", a confirmé Jesper Dannesboe, analyste de Société générale.

Le ralentissement de l'économie en Chine, premier consommateur mondial de métaux de base, est aussi scruté : le pays a indiqué vendredi avoir enregistré en novembre la hausse de sa production industrielle la plus faible progression depuis août 2009, à +12,4 %.

## En vedette...

### SUCRE



Les cours du sucre sont parvenus à se stabiliser au terme d'une semaine marquée par la volatilité, dans un marché aidé par une nouvelle révision à la baisse des estimations officielles de la récolte de canne à sucre 2011-2012 au Brésil.

Cependant, la perspective d'une offre plus abondante que prévu dans les autres grands pays producteurs contribue à peser sur les cours du sucre.

Sur le Liffe de Londres, la tonne de sucre blanc pour livraison en mars valait 611 dollars vendredi contre 613,20 dollars le vendredi précédent.

Sur le NYBoT-ICE américain, la livre de sucre brut pour livraison en mars cotait 23,50 cents contre 23,54 cents une semaine plus tôt.

Seul le NICKEL a réussi à tirer nettement son épingle du jeu, progressant de 1,26 % sur la semaine. "L'explication est sans doute qu'un opérateur unique contrôle en ce moment 50 % des stocks de nickel entreposés au LME", a indiqué Commerzbank.

Sur le LME, la tonne de cuivre pour livraison dans trois mois s'échangeait à 7.750 dollars contre 7.883 dollars le vendredi précédent.

L'aluminium valait 2.080 dollars la tonne contre 2.145 dollars.

Le plomb valait 2.105 dollars la tonne contre 2.120 dollars.

L'étain valait 20.100 dollars la tonne contre 19.800 dollars.

Le nickel valait 18.500 dollars la tonne contre 17.000 dollars.

Le zinc valait 1.992 dollars la tonne contre 2.044 dollars.

**CACAO** - Rien ne semble enrayer depuis plus trois mois la dégringolade des cours de la fève brune.

Les cours de la tonne de cacao ont plongé jusqu'à 1.347 livres à Londres et 2.078 dollars à New York, des niveaux plus vus depuis novembre 2008. Ils ont perdu près de 45 % depuis leurs sommets de l'année en mars, et ont lâché plus de 20 % ces quatre dernières semaines.

"Outre la crise de la dette dans la zone euro - qui représente 40 % de la consommation mondiale de cacao -, c'est la surabondance de l'offre de fèves brunes qui plombe les cours, avec un excédent de production record de 341.000 tonnes sur le marché mondial à la fin de la saison dernière" en septembre, a expliqué Carsten Fritsch, analyste de Commerzbank.

Cependant, "comme cette forte production est désormais largement intégrée dans les prix, la récente chute (des cours) pourrait à terme contribuer à stimuler la demande", a tempéré M. Fritsch.

Sur le Liffe de Londres, la tonne de cacao pour livraison en mars valait 1.337 livres vendredi contre 1.466 livres la semaine précédente.

Sur le NYBoT-ICE américain, le contrat pour livraison en mars valait 2.082 dollars la tonne contre 2.290 dollars sept jours auparavant.

**CAFÉ** - Les cours du café ont chuté de plus de 5 % entre mardi et vendredi à Londres, pâtissant des inquiétudes sur la conjoncture économique mondiale et la crise de la dette en zone euro, mais aussi de perspectives meilleures qu'attendu sur l'offre de café.

"Les opérateurs se demandent notamment si les dommages infligés aux plantations en Colombie (troisième exportateur mondial) par des pluies torrentielles ne seraient pas moins importantes que redouté", ont noté les experts de la revue spécialisée Public Ledger.

Par ailleurs, l'Organisation internationale du café (ICO) a révisé vendredi en forte hausse ses prévisions pour la récolte de l'Indonésie (troisième plus gros producteur de la planète), à 8,75 millions de sacs (de 60 kg

chaque) en 2011-2012, contre une estimation de 6,67 millions précédemment.

Le renchérissement du dollar face à un euro sous pression rendait par ailleurs moins attractifs les achats de matières premières comme le café, libellés en dollars, pour les investisseurs munis d'autres devises.

Sur le Liffe de Londres, la tonne de robusta pour livraison en janvier valait 1.924 dollars vendredi contre 2.032 dollars le vendredi précédent.

Sur le NYBoT-ICE à New York, la livre d'arabica pour livraison en mars cotait 229,75 cents contre 236,75 cents la semaine précédente.

**CÉRÉALES/SOJA** - Les prix du blé, du maïs et du soja ont nettement reculé à Chicago, prisonniers de la crise européenne qui entretient la menace de voir la demande chuter, alors que la production mondiale continue d'être fortement soutenue.

"Il y a toujours de nouveaux développements en Europe et jusqu'à présent leur impact sur les fondamentaux des céréales a été mitigé", a résumé Rich Nelson, de la maison de courtage Allendale. "Les exportations de maïs ont enfin repris, donc globalement il faut parler de semaine mitigée mais pas si mauvaise", a-t-il ajouté.

Très attendu, le rapport mensuel sur l'offre et la demande mondiale publié vendredi par le département américain de l'Agriculture (USDA) a surpris le marché.

La production mondiale de blé pour la campagne 2011-2012 a ainsi été relevée à 689 millions de tonnes (Mt) contre 683,3 Mt prévues en novembre et 651,6 Mt produits en 2010. Cette révision à la hausse est la conséquence d'une augmentation de la production en Australie, en Argentine, au Canada et en Chine.

Aux États-Unis néanmoins la production est restée inchangée mais les exportations reculent de 1,4 Mt à 25,17 Mt pour tenir compte de la forte concurrence des blés de l'hémisphère Sud et de la mer Noire.

Au niveau du maïs, la production mondiale a été évaluée au niveau record de 867,52 millions de tonnes (Mt) sous l'effet d'une forte révision à la hausse de la récolte en Chine (+ 7,3 Mt à 191,75 Mt).

Les experts américains ont expliqué le fort relèvement de la production chinoise par une augmentation des surfaces combinée à une très nette amélioration des rendements. Le marché avait cependant été reconforté jeudi par la hausse surprise des exportations hebdomadaires de maïs, passées à 708.000 tonnes au cours de la semaine achevée le 1<sup>er</sup> décembre contre 352.200 tonnes une semaine plus tôt, selon l'USDA.

Autre facteur ayant pesé sur les cours, la crise en Europe semblait connaître des développements positifs vendredi, avec l'annonce sur un accord pour resserrer la discipline budgétaire en zone euro et dans d'autres pays volontaires ne possédant pas la monnaie unique.

"C'est positif", a estimé M. Nelson.

Le boisseau de maïs (environ 25 kg) pour livraison en mars a terminé vendredi à 5,9425 dollars, soit un recul d'un cent par rapport au vendredi précédent sur le Chicago Board of Trade.

Le boisseau de blé à échéance décembre a fini à 5,96 dollars contre 6,2550 une semaine auparavant, signant une chute hebdomadaire de 4,7 %.

Le contrat sur le boisseau de soja pour livraison en janvier a fini à 11,07 dollars contre 11,3575 dollars sept jours plus tôt. Il affiche un recul de 2,5 % en cinq séances.

**COTON** - Les prix du coton ont reculé à New York, marqués par une nette érosion de la demande mondiale pour la fibre blanche, qui coïncide avec une hausse de la production dans certains pays.

"La consommation mondiale chute au moment où la production continue d'augmenter, des acheteurs se disent qu'ils pourront acheter encore moins cher plus tard donc les prix reculent", a expliqué John Flannagan, de Flannagan Trading.

Dans ce contexte, la crise de la dette en Europe, et son possible épilogue avec le sommet de jeudi et vendredi, "n'a joué qu'un rôle mineur" dans les cours, a estimé M. Flannagan. C'est la première fois depuis longtemps que la production de coton dépasse la demande et selon les analystes de Commerzbank, il faudra attendre la saison 2012-2013 pour assister à une nette reprise à la hausse des cours.

Le contrat sur la livre de coton pour livraison en mars a terminé vendredi à 90,43 cents contre 91,84 cents à la clôture une semaine plus tôt sur l'IntercontinentalExchange, soit un recul de 1,5 %.

L'indice Cotlook A, moyenne quotidienne des cinq prix du coton les plus faibles sur le marché physique dans les ports d'Orient, a fini à 98,30 dollars (pour 100 livres), stables par rapport à la fin de semaine précédente.

## En hausse

Boeing a établi deux nouveaux records du monde de vitesse et de distance avec son nouveau long-courrier 787. Le sixième avion utilisé par Boeing pour les tests en vol du 787 a décollé de la base de Boeing à Seattle pour Dhaka, au Bangladesh, à 11 h 02 mardi, et a parcouru 19.835 kilomètres, un record pour la classe d'avions pesant entre 200 et 250 tonnes. Le record de distance était auparavant détenu pour cette même classe d'avions par l'Airbus A330, pour un vol de 16.903 kilomètres en 2002.

## Accord

Le travail devrait reprendre sur le port de Tanger après un mouvement social qui a duré plus de deux mois. Les syndicats des dockers du hub tangérois et les autorités portuaires marocaines sont finalement parvenues à un accord qui met fin aux mouvements sociaux. Du côté des opérateurs, Eurogate a dû fermer ses portes tandis que Maersk avec sa filiale Safmarine a réorienté ses escales vers les ports espagnols d'Algésiras, Malaga et Valence. Les revendications de l'Union marocaine du travail (UMT) portaient sur la politique de sous-traitance des employeurs de Tanger Med.

## Évacuation

Neuf personnes ont été légèrement blessées lors de l'évacuation vendredi à l'aéroport de Shanghai d'un Boeing 747 de Cathay Pacific dans lequel avait été détecté de la fumée. L'incident a eu lieu à l'aéroport international de Pudong juste avant le décollage de l'appareil, dans lequel avaient pris place 351 passagers et 19 membres d'équipage, à destination de Hong Kong.

## Reprise

Air France a repris hier ses vols directs entre Paris, Ajaccio et Bastia qui avaient été suspendus depuis le vendredi 9 décembre. La suspension des vols avait été "motivée par l'irruption de personnes non autorisées en zone aéroportuaire réservée (à Bastia) et par une séquestration de 5 cadres de la compagnie venus négocier", précise la compagnie. Air France avait pris cette décision "dans un souci d'apaisement social et afin de ne pas perturber davantage le service dû à ses clients". Mais la compagnie aérienne "restera vigilante sur tout nouveau dérapage venant troubler les conditions nécessaires à l'exploitation de ses vols".

## Russie : 1<sup>er</sup> train Moscou-Paris depuis 1990

Le nouveau train reliant Moscou à Paris avec une escale à Berlin est parti hier matin de la capitale russe pour un voyage de 38 heures à travers cinq pays qui s'achève ce soir, une première depuis les années 90.

Le train a quitté la gare Belorusski de Moscou à 8 h 51 et doit parcourir 3.177 km, en traversant la Russie, le Bélarus, la Pologne, l'Allemagne et la France jusqu'à Paris, où il est attendu aujourd'hui à 20 h 31. Il s'agit du deuxième itinéraire le plus long en Europe, après la ligne Moscou-Nice, ouverte en 2010. "Tous les billets jusqu'au Nouvel An ont été vendus", s'est félicité Vladimir Iakounine, PDG de RZD, la compagnie de chemins de fer

Gros plan...

## Nuit du Shortsea

### Huit trophées décernés

Soirée de prestige organisée la semaine dernière à Issy-les-Moulineaux par le BP2S présidé par **Antoine Person**, la première Nuit du Shortsea a rassemblé près de 200 convives tous professionnels du short sea shipping et de l'intermodalité. Placé sous le patronage de **Thierry Mariani**, ministre chargé des Transports, l'événement a été l'occasion de décerner huit trophées à des entreprises et personnalités pour leurs initiatives et innovations. Dans la catégorie

Armateurs, Brittany Ferries est la compagnie lauréate pour son autoroute de la mer entre la Grande-Bretagne et l'Espagne. De son côté, Worms Services Maritimes remporte le trophée du meilleur agent maritime pour le service roulier d'UN Ro-Ro entre Pendik, près d'Istanbul en Turquie et le port varois de Brégaillon (Toulon) qui déclare en un an 300.000 pièces de fret. S'agissant des ports, Bayonne en compétition avec Sète et Dunkerque se voit récompenser pour ses initiatives dans le lancement d'une ligne régulière avec Anvers, et ses tests en fluvio-maritime avec Arles. Remis des mains de **Jean-Claude Piâ**, président du groupement Astre, le prix Chargeurs revient au groupe agroalimentaire General Mills pour la réorganisation de son schéma logistique en Europe privilégiant la voie maritime. Premier client de l'autoroute de la mer Montoir-Gijón, le groupe espagnol Busto s'est vu décerner le prix du meilleur transporteur routier tandis qu'ECS European Container est récompensé dans la catégorie Optimodalité pour le développement de ses services short sea en mer du Nord à l'aide de conteneurs 45' dry et frigorifiques. En duo avec l'opérateur combiné Combiwest, Brangeon Logistique est distingué par le prix Organisateur de transport suite à la création du service rail-route entre Rennes, Mâcon et Lyon. Enfin, **Claude Bouley** de SNCF Geodis est récompensé dans la catégorie Personnalité pour son manifeste en faveur du conteneur 45' Pallet Wide. Rendez-vous le 5 décembre 2012 pour la seconde édition de la Nuit du Shortsea.

E. D.



Focus...

## Vienne

### L'Opep devrait reconduire ses quotas

Les ministres de l'Opep, réunis demain à Vienne, devraient laisser inchangés leurs quotas de production, en dépit de perspectives économiques moroses et du redémarrage de la production libyenne, sur fond de tensions géopolitiques autour de l'Iran, estiment les analystes.

La production des douze membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Opep) a atteint en novembre 30,785 millions de barils par jour, son plus haut niveau en trois ans, avec l'Arabie saoudite pompant près de 10 mbj, rapporte la revue spécialisée "MEES". Sans compter l'Irak, qui ne fait pas partie du système des quotas, la production s'est élevée à 27,94 mbj en novembre, soit 800.000 mbj de plus qu'en octobre, d'après le "Middle East Economic Survey".

Selon la revue, la production saoudienne est passée de 9,5 mbj en octobre à 9,9 mbj en novembre et celle de l'Irak a atteint pour ce mois 2,845 mbj. Les quotas de production de l'Opep, sans l'Irak, sont fixés à 24,84 mbj depuis janvier 2009, mais la plupart des membres dépassent leurs productions. Le Koweït et les Émirats arabes unis ont ainsi produit respectivement en novembre 2,69 mbj et 2,49 mbj contre des quotas individuels de 2,22 mbj.

L'Opep se réunit demain pour discuter des niveaux de production. De son côté, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) a estimé la production en octobre de l'Opep, sans l'Irak, à 27,32 mbj, soit 2,48 mbj de plus que les quotas. Avec la surproduction et en comptant l'Irak, l'Opep assure 34 % de l'approvisionnement du monde en pétrole.



## En baisse

La production industrielle des Pays-Bas a baissé de 0,8 % en septembre-octobre par rapport à juillet-août. Sur le seul mois d'octobre, la production industrielle a progressé de 1 % par rapport à octobre 2010, une hausse inférieure à celle de "près de 3 %" enregistrée en septembre. La hausse de la production industrielle en octobre a été la plus importante dans le secteur de l'industrie des moyens de transport, où un bond de 12 % sur un an a été enregistré. Le secteur de l'industrie pétrolière, chimique, du plastique et du caoutchouc a en revanche enregistré en octobre une baisse de 4 % de sa production industrielle par rapport à la même période un an plus tôt. L'excédent commercial a atteint 3,4 milliards d'euros en octobre, inchangé par rapport à octobre 2010. En volume, les exportations ont baissé de "près de 2 %" en glissement annuel, soit la première baisse depuis près de deux ans. Les importations ont baissé en volume de "près de 3 %".

## Manifestation

Les voies ferrées reliant l'Italie et la France ont été bloquées temporairement dimanche en fin d'après-midi par l'occupation de dizaines de manifestants hostiles à la construction de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin, bloquant deux TGV en provenance et à destination de Paris. Deux trains régionaux italiens ont également été bloqués, a indiqué le réseau ferré italien (Ferrovie dello stato), précisant que l'occupation des voies avait eu lieu à la gare de Bussoleno dans le Val de Susse (nord-ouest). La circulation des trains a toutefois été rétablie peu après 18 heures.

## Mobilisation

Plusieurs centaines de cheminots ont manifesté hier sur les quais de la gare de Lyon à l'arrivée de Thello, le premier train privé en provenance d'Italie, pour dénoncer l'ouverture du rail à la concurrence. Thello, coentreprise entre Veolia et Trenitalia, l'opérateur historique italien, a assuré hier sa première liaison de nuit Venise-Paris. Les trains Thello desservent Dijon puis, côté italien, Milan, Brescia, Vérone, Vicenza, Padoue et Venise. Le tarif le plus bas a été fixé à 35 euros pour un aller simple vers la cité des Doges en compartiment six couchettes.

## l'antenne

Édité par la SMECI  
SARL au capital de 2.200 euros  
R.C. 447 889 395 00037

Siège social : 32, avenue André-Roussin  
BP 36 - 13321 Marseille Cedex 16  
ISSN 0395-8582 - CPPAP 0313T79480

Dépôt Légal : 10 avril 2006

Directeur de la publication : N. ARIAS  
Gérant : Richard REVERCHON

Tél. : 04.91.33.25.81 - Fax : 04.91.55.58.97  
Site internet : www.lantenne.com

Publicité :  
Grand Sud F. Revenaz 04.91.13.71.60  
Normandie F. Papion : 06.21.88.97.42  
Annonces maritimes : 04.91.33.83.01  
Abonnement : 04.91.13.71.62

Rédaction :  
V. Grunec : redaction@lantenne.com  
f.andre@lantenne.com  
v.calabrese@lantenne.com

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



russe, lors d'une cérémonie sur le quai de la gare.

La ligne, qui existait à l'époque soviétique, a été fermée au début des années 90. En décembre 2007, elle a été

rouverte, mais jusqu'à présent, seul un wagon était accroché au train Moscou-Berlin, puis transféré ensuite en queue d'un train faisant Berlin-Paris. Désormais, un train entier fera la liaison, avec des wagons de classe luxe, de première et de seconde classe, trois fois par semaine en hiver et cinq fois par semaine en été. Les prix des billets sont compris entre 330 euros et 1.050 euros pour un billet aller.

**Edouard Courtial**, secrétaire d'État chargé des Français de l'étranger, a souligné que cette ligne, après l'ouverture de celle reliant Moscou à Nice, illustrait "la qualité des relations (entre la France et la Russie, NDLR) dans le secteur des transports".