

# Le transport maritime de conteneurs

## Comment est né le transport maritime de conteneurs ?

Historiquement, les « marchandises diverses », produits manufacturés ou transformés, étaient conditionnées dans des cartons, des caisses marines ou des palettes, et transportées par des navires de type « cargo polyvalent ».

Au milieu des années soixante, le marché des conteneurs maritimes a fait son apparition pour se développer très rapidement. Les conteneurs, communément appelés « boîtes », sont standardisés et mesurent 20 ou 40 pieds de long. Cette standardisation a permis de transformer profondément les chaînes logistiques de transport en faisant du conteneur l'unité type de transport intermodal qui peut passer du navire au camion ou au train. Une fois conteneurisées, les marchandises ne subissent plus aucune manipulation jusqu'à leur destinataire final.

Le conditionnement des marchandises en conteneurs leur assure une meilleure protection contre la casse, la perte et le vol. Par ailleurs, l'efficacité des opérations de chargement et déchargement des navires a été grandement accrue, permettant des réductions importantes de coûts d'exploitation.

## Quels navires pour les conteneurs ?

À l'origine, les premiers conteneurs étaient transportés par des cargos traditionnels. Puis, pour répondre à l'augmentation de ce type de trafic, des navires spécialisés, appelés porte-conteneurs, ont vu le jour dès les années 70. Ils sont conçus pour ne transporter que des conteneurs, et équipés de rails pour optimiser les opérations de chargement et déchargement dans les ports.

Si ces navires étaient, à l'origine, de taille relativement modeste avec une capacité de quelques centaines de conteneurs, ils n'ont cessé de grandir. Les derniers-nés transportent plus de 20 000 « boîtes » ou EVP (1).

Certains conteneurs sont « spécialisés » dans le transport de produits frais (on les appelle « reefers ») ; ils sont indispensables sur les lignes des Antilles.

Les porte-conteneurs sont généralement exploités selon un système de lignes régulières qui prévoit, sur un trajet prédéterminé, un certain nombre d'escales à dates fixes permettant aux chargeurs d'organiser l'expédition et la réception de leurs marchandises. Actuellement, les lignes les plus importantes relient l'Europe à l'Asie.

## Quels sont les principaux enjeux économiques du transport maritime conteneurisé ?

Les porte-conteneurs transportent beaucoup de biens manufacturés et de biens de consommations courantes. Le transport maritime conteneurisé est donc dépendant de la demande mondiale. Il connaît généralement un pic d'activités précédant les fêtes (Thanksgiving, Noël, Nouvel an chinois) et un ralentissement juste après les fêtes. Depuis 2008, le secteur connaît par ailleurs une crise due à la surcapacité de la flotte : la taille des navires a augmenté, ce qui a permis aux opérateurs de réaliser des économies d'échelle, mais la demande n'a pas suivi, exerçant une pression à la baisse sur les taux de fret.

## Quels sont les principaux opérateurs du transport maritime conteneurisé ?

Les grands armateurs mondiaux du transport conteneurisé sont, par ordre d'importance, Maersk (Danemark), MSC (Suisse), CMA CGM (France). Au total, la flotte mondiale de porte-conteneurs est passée de 3 000 à plus de 5 000 unités entre 2004 et 2017. Aujourd'hui, pour faire face à la crise, le secteur s'est consolidé avec de nombreuses fusions et acquisitions entre opérateurs : fusion des trois armateurs japonais MOL, K Line et NYK ; rachat de l'allemand Hamburg Sud par Maersk, rachat de APL par CMA CGM ou encore rachat de UASC par Hapag Lloyd. Le marché compte donc 12 transporteurs principaux. Des alliances se sont constituées entre les opérateurs, leur permettant de réaliser des économies d'échelles et d'optimiser leurs services hebdomadaires : au 1<sup>er</sup> avril 2017, on comptait trois alliances contrôlant 77% des capacités globales de transport conteneurisé :

-2M, regroupant les deux premiers armements mondiaux Maersk et MSC

-Ocean Alliance, regroupant CMA CGM, Cosco, Evergreen et OOCL

-The Alliance, regroupant Hapag Lloyd, NYK, MOL, K Line et Yang Ming

Le français CMA CGM, troisième armement mondial, exploite plus de 400 navires sur ce segment et opère des lignes sur l'ensemble du globe. Une autre compagnie française, Marfret, est également présente sur ce secteur d'activité.

### A savoir :

**(1) EVP** : Equivalent Vingt Pieds = 1 conteneur. (En anglais : Twenty-foot Equivalent Unit ou TEU). C'est l'unité de mesure standard des conteneurs soit environ 6 mètres de long. La capacité des porte-conteneurs est évaluée en nombre de conteneurs transportables.

### Ressources :

<http://www.cma-cgm.com>

<http://www.containerinfo.net>

<http://www.marfret.fr>

<http://www.maerskline.com>

### Quelques chiffres :

- Les 3 premiers armateurs mondiaux représentent plus du tiers de la capacité mondiale d'EVP.
- Flotte mondiale de porte-conteneurs (juillet 2017) : 5 993 navires