

CONTRE-ENQUÊTE



Le « Bougainville », de la compagnie CMA CGM, est le plus grand porte-conteneurs battant pavillon français. PHOTO CMA CGM

Les chevaux de trait de la mondialisation

Les porte-conteneurs sont de plus en plus grands. Les géants mesurent 400 mètres et transportent 20 000 « boîtes »

PIERRE TILLINAC
p.tillinac@sudouest.fr

Ce sont des bateaux immenses. 400 mètres de long. Quatre terrains de football les uns derrière les autres. Une cinquantaine de mètres de large. Le CMA CGM « Bougainville », qui a été mis en service l'année dernière, est le plus grand porte-conteneurs au monde battant pavillon français. Il a été inauguré au mois d'octobre au Havre en présence du président de la République. Il mesure exactement 398 mètres de long et 54 de large. Il peut transporter très précisément 17 222 conteneurs. À charge maximale ce géant des mers pèse 240 000 tonnes et, en raison de son tirant d'eau, il ne peut faire escale que dans quelques ports dans le monde.

Plus de 5 000 porte-conteneurs sillonnent les mers du monde. Les porte-conteneurs géants ne représentent qu'une petite partie de cette flotte - moins de 200 bâtiments -, mais la course au gigantisme semble sans limite. « L'avenir appartient aux grands navires sur les grandes lignes », affirme-t-on au siège de CMA CGM, numéro trois mondial

du transport maritime de conteneurs.

La capacité de chargement des porte-conteneurs se mesure en EVP (équivalents vingt pieds). 20 pieds, c'est la taille standard d'un conteneur. Dans les années 1970, les plus gros porte-conteneurs affichaient des capacités de 3 000 EVP. Plus de 8 000 au début des années 2000. On en est aujourd'hui à 18 ou 19 000, et des armements franchissent la barre des 20 000. CMA CGM a commandé trois 20 600 EVP, ce qui ne l'empêche par ailleurs pas de continuer à acheter des navires beaucoup plus petits.

110 kilomètres de long

Entré officiellement en opérations fin 2014, le chinois « CSCL Globe » a été pendant quelques semaines le plus gros porte-conteneurs du monde avec une capacité de 19 100 EVP. À l'occasion de sa première liaison, l'agence Chine nouvelle avait précisé que le navire pourrait transporter environ 200 millions de tablettes informatiques en un seul voyage. Mis bout à bout, tous les conteneurs dresseraient un mur de plus de 110 kilomètres de long.

Les pétroliers ont eux aussi con-

nu la tentation du toujours plus grand. Le pic a été atteint dans les années 1970 avec des supertankers de plus de 500 000 tonnes construits dans les chantiers de Saint-Nazaire. Depuis quarante ans, les navires ont toutefois retrouvé des tailles plus classiques : les supertankers n'étaient pas forcément super-rentables, et ils risquaient, en cas d'accident, de créer des marées noires géantes.

C'est par les routes maritimes que transite l'essentiel du commerce mondial : environ 90 % des marchandises échangées dans le monde sont transportées par des navires. Le transport de conteneurs, qui s'est développé à partir des années 1960, ne représente que moins de 20 % de ces flux, mais il a littéralement explosé au cours des vingt dernières années.

Certains auteurs ont rebaptisé les porte-conteneurs « les chevaux de

trait de la mondialisation ». Les très grands porte-conteneurs (TGPC) naviguent essentiellement sur les routes maritimes entre l'Europe et l'Asie.

45 jours pour aller en Chine

Depuis la crise de 2008, les armateurs ont découvert les vertus du « slow steaming » : les navires qui naviguent moins vite réduisent leurs frais de carburant. À vitesse réduite, les très grands porte-conteneurs mettent quarante-cinq jours pour faire le voyage entre la France et la Chine en passant par le canal de Suez. Même après la mise en service des nouvelles écluses prévues pour cette année, le canal de Panama leur restera en revanche interdit. L'agrandissement du canal va permettre le passage de porte-conteneurs de 12 000 EVP contre 5 000 auparavant, mais les géants de dernière génération ne

VOYAGE

Aussi pour les passagers

Le groupe CMA CGM embarque des passagers sur ses très grands porte-conteneurs. Chaque porte-conteneurs est équipé de cinq grandes cabines de passagers avec salle de bains et toilettes privées. Toutes les chambres possèdent également un espace salon. Les passagers ont accès aux équipements : salle audiovisuelle, bibliothèque, salle de sport et piscine en période estivale. Les repas sont pris à la table du commandant et de son équipe. Ces

très grands porte-conteneurs naviguent entre l'Asie et l'Europe. Parmi les ports au programme : Ningbo, Shanghai, Hong Kong, Tanger, Malte, Khor al-Fakkan, Hambourg, Le Havre, etc. CMA CGM propose également des embarquements sur des porte-conteneurs de taille plus réduite vers l'Asie, les États-Unis ou le Brésil. Pour ceux qui ont le temps et les moyens, il y a même possibilité d'effectuer un tour du monde en 83 jours en passant par Panama.

pourront toujours pas emprunter cette route.

Menace de surcapacité

En devenant de plus en plus grands, les porte-conteneurs ont en effet obligé les opérateurs à faire évoluer les infrastructures. « Pour rester dans la course, les ports ont dû s'adapter » note Patrick Rondeau, responsable qualité, sécurité, sûreté pour l'organisation professionnelle Armateurs de France. « Il a fallu allonger les quais, améliorer la profondeur, augmenter la taille des portiques pour charger et décharger les navires. » Dans le port chinois de Tianjin, les grues peuvent décharger 130 conteneurs à l'heure, un conteneur pesant environ 40 tonnes.

« La course au gigantisme n'offre pas que des avantages aux yeux des écologistes »

Inventé dans les années 1950, le conteneur a révolutionné le transport. « Il a permis de gagner de la place sur les navires, il a réduit les risques de vol, fait baisser le coût du transport, éliminé les retours à vide, facilité la multimodalité et entraîné des gains de productivité énorme », liste Gaël Piette, professeur de droit maritime à l'université de Bordeaux. « En productivité, avec l'arrivée des conteneurs, on est passé de 1,7 tonne à l'heure à 30 tonnes à l'heure. Depuis, elle n'a fait que progresser. »

En agrandissant de plus en plus, les navires, les armateurs ont pu multiplier le nombre de conteneurs embarqués et faire baisser les prix. L'opération a profité à tout le monde et favorisé les échanges internationaux. Certains experts estiment toutefois que le système pourrait être en train d'atteindre ses limites. « On ne peut pas allonger la taille des navires à l'infini et des chargements trop lourds finissent par poser des problèmes de stabilité », souligne M. Piette. La multiplication des très grands porte-conteneurs ferait aussi peser un risque de surcapacité de l'offre sur le marché qui pourrait devenir vraiment préoccupante en cas de ralentissement du commerce mondial.

Mais les défenseurs de l'environnement pourraient aussi avoir leur mot à dire. Si les armateurs font valoir que les géants des mers entraînent une réduction de la consommation de fuel et des émissions polluantes ramenées au conteneur transporté, la course au gigantisme n'offre pas que des avantages aux yeux des écologistes. L'année dernière, l'agrandissement du chenal de Pointe-à-Pitre, qui devait passer de 11 à 17 mètres de tirant d'eau, a suscité de vives polémiques en Guadeloupe. Les défenseurs de l'environnement se demandaient entre autres quelles allaient être les conséquences de l'extraction de 7 millions de mètres cubes de sédiments marins dans le chenal. Et encore, il ne s'agissait que de préparer le passage de porte-conteneurs de 5 000 EVP et plus tard de 12 000, loin des très grands navires de dernière génération...