

Fiche L7, rattachée au thème

▲ La logistique : qui, quoi, comment ?

▲ La logistique en Paca

▲ Evolutions et innovations



L'ESSENTIEL SUR...

LE TRANSPORT MARITIME

Le trafic maritime a vu ces 30 dernières années un quintuplement des marchandises transportées dans le monde et traite 90 % des flux de commerce international. Acteur principal de la mondialisation, ce transport s'exerce aussi sur la courte distance, le long des côtes ou entre îles : le cabotage représente ainsi 40% des échanges intra-européens. Si l'attractivité d'un port se mesure à sa desserte maritime (nombre de ports reliés, fréquence des services) et à sa capacité à attirer les grands opérateurs, elle dépend aussi de son aptitude à massifier et fluidifier les flux de marchandises dans son hinterland, par la voie fluviale, le rail ou la route. Dans ce cadre, la généralisation du conteneur maritime a révolutionné l'organisation de l'ensemble des chaînes logistiques puisque transport routier, ferroviaire et fluvial se sont adaptés, le transformant de facto en « unité de transport intermodal » (UTI).

Le transport maritime

Les grandes tendances

Le transport maritime est, de loin, le premier mode de transport de marchandises au niveau mondial. En Europe, sa part de marché stagne à 40 %¹ depuis 15 ans, malgré ses atouts et le report modal promu par Bruxelles.

Les routes maritimes sont calquées sur la géographie des échanges commerciaux et diffèrent donc selon le type de marchandise transportée. Ainsi, les vracs liquides, composés en très grande majorité d'hydrocarbures, suivent principalement un axe Nord-Sud, alors que les marchandises conditionnées empruntent plutôt un axe Est-Ouest, sur lequel se concentrent les plus gros porte-conteneurs : Asie-Amérique (trans-pacifique), Asie-Europe et Europe-Amérique (transatlantique).

La crise de 2008 a bien sûr impacté sa croissance mais son dynamisme demeure : ainsi, pour 2,3 % de croissance du commerce mondial des marchandises en 2014, le transport maritime a progressé de 3,4 %² et atteint 10 milliards de tonnes.

Le développement du transport maritime s'explique largement par son faible coût, sachant de plus que les tarifs de transport sont actuellement très bas sur le marché de la ligne maritime régulière. En effet, les mesures de réduction de services par les armateurs s'avèrent insuffisantes face à une demande asiatique en berne et à l'arrivée massive des nouveaux porte-conteneurs géants.'

Les différents frets maritimes

On scinde généralement le fret maritime en trois grandes masses; chaque segment impliquant une manutention (chargement horizontal par roulage, ou vertical grâce à des grues et portiques) et des navires spécifiques.

Les vracs, marchandises non emballées et non arrimées, constituent généralement la cargaison homogène d'un navire. Ils peuvent être **liquides** (produits pétroliers et chimiques, gaz, liquides alimentaires...) ou **solides** (charbon, minerais, céréales, ciment, granulats).

Les marchandises diverses regroupent à la fois conteneurs, remorques, palettes, fûts, caisses, tubes, sacs, colis, produits manufacturés... Au sein de ce segment, on distinguera les conteneurs, le roulier et le fret dit « conventionnel »³. Il convient aussi de ne pas oublier la catégorie transversale des marchandises dangereuses, pour laquelle le transport maritime s'avère plus tolérant que d'autres modes.

Le fret conteneurisé

Le conteneur maritime, d'un format standardisé de 20 ou 40 pieds, a connu un essor fulgurant, révolutionnant à la fois le transport maritime et toute les chaînes logistiques. En effet, la marchandise, une fois empotée en conteneur, ne subit plus d'autre opération jusqu'au destinataire final. Seule la « boîte » est (facilement) manutentionnée par les différents acteurs de la chaîne multimodale.

1 Le transport routier représente environ 45% du transport de marchandises au sein de l'UE, fluvial et fer se partageant les 15 % restants.

2 Rapport CnuCED, oct. 2015

3 Quatre grandes familles de produits conventionnels : produits métallurgiques, alimentaires, forestiers et enfin des produits finis type colis lourds.



Transportant désormais plus de la moitié des richesses passant par mer, le conteneur investit aussi les domaines des vracs liquides et secs ainsi que le réfrigéré (conteneur *reefer*). Le taux de conteneurisation des marchandises (tous types) est considéré comme ayant atteint un niveau maximum sur le marché français et européen.

Dans ce contexte d'essor - désormais ralenti - des flux de conteneurs, la France reste un acteur mineur comparé à ses voisins européens. On estime à environ 30 millions le nombre d'EVP pouvant constituer un marché pour les ports de l'Ouest Méditerranéen - dont Marseille - sans compter les échanges intra-européens et Méditerranéens (ces derniers étant compris entre 3.3 millions et 3.5 millions d'EVP pleins).

En ce qui concerne le GPMM, la finalité est clairement affichée : se positionner comme un port majeur en Méditerranée et engager un mouvement de rééquilibrage entre les ports d'Europe du Nord et d'Europe du Sud. Les objectifs sont d'ailleurs quantifiés et largement diffusés : il s'agit de se rapprocher des 5 millions d'EVP dans les 25 prochaines années.

Le trafic Ro-ro

Le trafic roulier est opéré grâce à des navires flexibles aux usages multiples, mais conservant toujours leur fonction première de *Ro-Ro* (roll on-roll off : chargement direct par roulage via une rampe d'accès). Cette technique lui permet d'effectuer des escales plus rapides, dans des ports même peu équipés. Il peut parfois accueillir des passagers et leurs véhicules (*Ropax*), des conteneurs en pontée (*Conro*) ou être spécialisé dans le transport de voitures ou engins de chantier. Les *car carriers* assurent ainsi la totalité des échanges de véhicules neufs dans le monde.

La concurrence entre le conteneur et la remorque routière (unité Roll) n'est pertinente que pour les destinations courtes intra-Méditerranéennes, à l'exception de la Turquie qui dispose de services *Ro-Ro* avec le Nord Adriatique et le Sud France. Des développements et perspectives du transfert du véhicule routier et de la solution *Ro-Ro* vers le conteneur s'observent en Europe du Nord (Scandinavie, Irlande, Benelux, Espagne...). En effet, le coût d'acquisition et d'exploitation des navires rouliers est plus élevé que celui des navires porte-conteneurs.

Conteneur maritime, caisse mobile, conteneur 45 PW et interopérabilité

La majorité des transports intra-européens sont réalisés en semi-remorques, dont les dimensions intérieures permettent l'optimisation des chargements palettisés¹ contrairement aux conteneurs 20' et 40' ISO qui, eux, sont par contre interopérables et empilables. Pour le transport ferroviaire on utilise des caisses mobiles, que l'on ne peut employer ni sur la voie d'eau, ni sur les autoroutes de la mer car elles ne sont pas empilables. Une solution, qui combine interopérabilité et capacité optimale de chargement de palettes existe : c'est le conteneur de 45' Pallet Wide (PW), utilisé notamment pour les services maritimes de courte distance (Short-sea).

.....
1 On charge dans un conteneur de 40' 25 palettes « Europe » au lieu de 33 dans une semi-remorque, à coût routier équivalent.

Le transport maritime courte distance

Par transport maritime à courte distance (ou cabotage ou *feeder* ou *short sea shipping*), L'UE entend l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ceux-ci et d'autres ports situés dans des pays non européens mais ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. Le *short sea* représente plus de 60 % du transport maritime de l'Union européenne et environ 40 % des échanges intra-européens.

Comme signalé par l'étude Conteneurs GPMM de 2013, «pour Marseille et les ports des pays voisins, les nombreuses études et projets réalisés depuis une décennie sur le développement du TMCD ont été centrés sur le fret roulant (accompagné ou non-accompagné, avec ou sans passagers). Cette approche, centrée sur le transfert du véhicule routier vers des schémas de transport combinés, a ciblé les flux considérables via les Pyrénées et les Alpes et réussi à en attirer une part significative entre ports espagnols et italiens, mais sans rencontrer le même succès avec le Sud France.

Ces initiatives ont démontré la dépendance des flux concernés à des déterminants exclusivement routiers, et la nécessité de recourir à des incitations positives (en faveur du mode maritime, à l'exemple de l'éco-bonus italien) ou négatives (pénalisant le «tout route»), justifiées par les politiques environnementales (désengorgement, empreinte carbone...).»

L'autoroute de la mer⁴

Concept lancé pour la première fois en 2001, par le Livre Blanc des Transports de la Commission Européenne, il vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes afin de réduire la congestion routière et/ou améliorer la desserte des régions et États périphériques et insulaires de l'UE.

Il consiste à embarquer sur des ferries des camions complets ou leurs remorques pour un trajet concernant au moins deux ports situés dans deux États membres différents. Pour développer ces lignes régulières à haute capacité⁵, des soutiens financiers sont prévus par

.....
4 Pour un rappel sur les autoroutes de la mer lancées depuis Toulon, voir les fiches P8 - Logistique portuaire et grands flux et P17 - Var.

5 Une Autoroute de la mer est une ligne définie par une fréquence, régularité, débit et qualité de service élevés.

l'Europe⁶. Cependant, celles ci ont peu d'effet car, aux dires des opérateurs, les conditions d'applications de ces aides seraient trop restrictives (taux, montants, durée et cumuls autorisés). Outre le coût élevé de lancement, le développement du cabotage maritime continue de se heurter à plusieurs freins : forte concurrence du mode routier (flexibilité, rapidité, fiabilité et coût⁷), manque de fréquence des lignes, mais aussi (et surtout ?) nécessité pour les entreprises utilisatrices (transporteurs ou chargeurs) de faire évoluer leur logistique et de gérer l'intermodalité (culture et formalités différentes selon les modes).

Pour développer ce mode de transport durable, outre la question des financements du démarrage de ces lignes et de leur compétitivité tarifaire, doit donc être envisagé tout un accompagnement au report modal route / mer : accueil facilité et simplifié des camions, mise en réseau des différents acteurs concernés...

Les critères opérationnels et commerciaux des choix des ports⁸

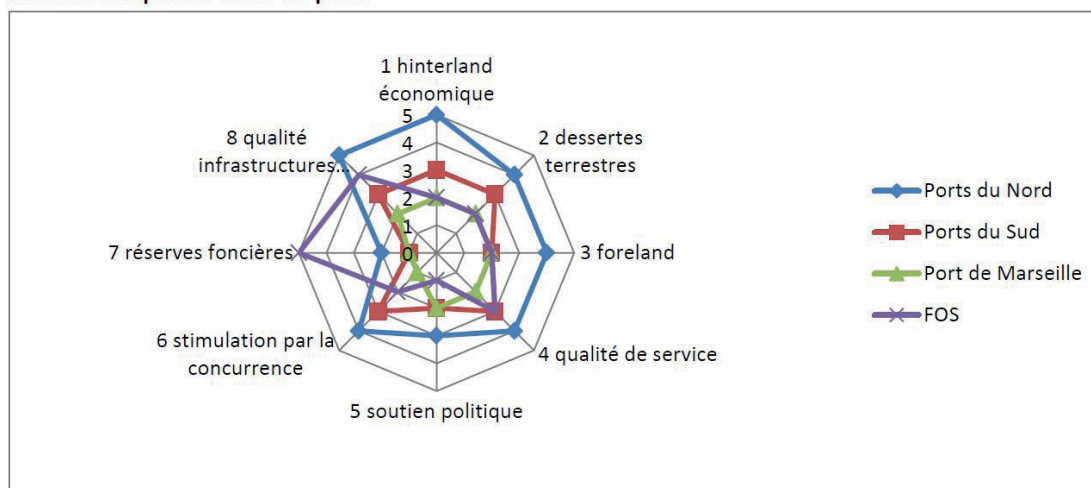
Dans leur «demande de port», les armements se déterminent en fonction des principaux paramètres suivants :

- l'importance des trafics potentiels (O/D) de chaque port et l'ensemble des ports de chaque service. Ce critère désavantage les *ranges* moins attractifs et, au sein des *ranges*, les ports les moins contributeurs (en revenus nets);
- la coordination, la régularité et l'équilibre (balance) des flux, le poids commercial des clients (grands comptes de chargeurs et logisticiens / commissionnaires de transport). Ce dernier critère désavantage les ports dont les flux sont atomisés et / ou irréguliers et / ou déséquilibrés;
- les performances et la compétitivité globale de chaque port et de l'ensemble des ports du range (qualité, coûts...);
- les pré et post acheminements, en distance et par mode, en privilégiant notamment les ports dont les trafics entraînent le moins de transport routier.

On le voit, le coût seul du passage portuaire - difficile à benchmarker pour des non-spécialistes d'où un appel pour une étude lancée par le MEEDDAT en 2013 mais aucun résultats publié - ne constitue qu'une donnée parmi d'autres dans le passage par un port ; le coût de l'acheminement terrestre étant un facteur relativement nettement plus différenciant. (voir aussi sur ce sujet fiche P8)

Selon l'étude prospective sur le trafic de conteneurs du port de Marseille, ce dernier présentait en 2013 quelques faiblesses, notamment au niveau des Bassins Est.

Résumé comparatif entre les ports



Analyse AFOM du port de Marseille-Fos

Source : Etude prospective sur le développement des conteneurs GPMM/Jonction, Copetrans, EMSE, 2013

En termes de coût, selon un ordonnateur, Marseille s'avèrerait plus cher (coût des services et passage portuaire) que Barcelone; port lui même plus cher que Gênes.

En Paca, un groupe de travail composé des différents acteurs du passage portuaire du GPMM s'est créé en 2013. Ses travaux se sont concrétisés par la définition d'une série d'indicateurs (KPIs) dont l'ambition est de mesurer les performances de ce passage et de mettre en lumière la qualité des prestations réalisées sur le Port de Marseille Fos. Ces indicateurs semestriels et annuels sont consultables sur le site du GPMM.

6 Ainsi, le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) ou Connecting Europe Facility (CEF), nouvelle source européenne de financements (2014), intègre les Autoroutes de la Mer parmi ses priorités.

7 Le report modal sur le maritime ne serait jugé envisageable qu'à partir d'un coût inférieur de 20 % au routier (Source : CCI NCA)

8 Source : Etude prospective sur le trafic de conteneurs du port de Marseille, 2013, p. 21

Les problématiques d'actualité

Pour tenter de préserver leurs marges⁹ face à des taux de fret extrêmement volatils et à la surcapacité chronique de la flotte (+ 8,5 % de capacité disponible en plus en 2015), les armements explorent plusieurs pistes :

- Le **slow steaming** s'est beaucoup développé. Cette diminution de la vitesse des navires permet d'améliorer la consommation et aussi de limiter le nombre de navires à désarmer;

- La **modernisation des systèmes de propulsion** est un autre facteur d'amélioration des performances. Elle peut, en outre, permettre de satisfaire les nouvelles exigences environnementales en matière d'émissions polluantes (création de zones de contrôle des émissions (ECAs) via la convention Marpol).

La propulsion au GNL (Gaz naturel liquéfié) est l'une des pistes les plus étudiées. Si la flotte de navires y recourant reste très limitée, de nombreux projets de terminaux portuaires sont en cours en Europe.

- Les 3 plus grands armateurs mondiaux se sont aussi lancés dans une **course au gigantisme** : la capacité moyenne des conteneurs a triplé en 25 ans et le cap des 18.000 evp (conteneur équivalent vingt pieds) est franchi (35 unités en janvier 2016, 102 attendus dans 3 ans !). Ces géants permettent des économies d'échelle, sous réserve d'être remplis, mais imposent l'élargissement des ports et infrastructures. De plus, même si les navires plus modestes sont redéployés sur les lignes les plus lucratives, cette politique a généré une surcapacité qui pèse sur les taux de fret.

- **L'annulation de rotations** n'a pas montré de réelle efficacité. Au cours des six premiers mois de l'année 2016, les transporteurs ont annulé 52 départs, soit 10 % des trajets Asie-Europe, soit le plus haut niveau jamais enregistré sur ce marché mais la réticence des compagnies à diminuer durablement leur capacité ferait échouer leurs efforts de restauration des taux.

Enfin, dans le contexte actuel de forte pression sur les prix, **les alliances entre armements** permettent de partager des routes et d'augmenter le taux de remplissage pour rentabiliser les super-porte-conteneurs, moins coûteux par conteneur transporté.

Selon le journal L'Antenne (7 juin 2016), sur la base des annonces faites récemment par leurs membres, la future offre maritime compterait trois alliances contre quatre aujourd'hui : 2M inchangée avec Maersk Line et MSC, Ocean Alliance autour de CMA CGM, China Shipping, Cosco, OOCL, Evergreen et APL, et une troisième non baptisée pour l'heure avec UASC, Mol, NYK, Hapag-Lloyd, «K» Line et Yang Ming.

Sur l'axe Asie-Europe du Nord, les trois alliances se partageraient à quasi parts égales, 95 % du marché. Entre l'Asie et la Méditerranée,

CMA CGM : alliance et acquisitions

L'armateur français s'appuie sur cette double stratégie (alliance et acquisitions) pour mieux résister sur le difficile marché du transport maritime.

Il a participé en avril 2016 à la naissance d'une alliance géante (Ocean alliance - 4,8 millions de conteneurs de 20 pieds (EVP) transportés) pouvant rivaliser avec «2M», l'alliance de Maersk et MSC datant de juillet 2014 (qui totalise 5,7 millions d'EVP). Les 6 armateurs de la très récente 3ème alliance mettent, eux, en commun, une capacité de 3,5 MEVP, 620 navires et 18 % de la capacité globale de transport de conteneurs.

CMA CGM a parallèlement conclu en juin le rachat du singapourien Neptune Orient Lines (NOL), qui lui permet de conforter sa place de numéro trois mondial, avec désormais 11,5% de parts de marché et de se rapprocher de Maersk (14,9% de parts de marché) et MSC (13,4%).

elles en consolideraient également près de 95 % mais au moyen d'une ventilation différente : 2M 39 %, Ocean Three 35 % et 20 % pour la troisième alliance à baptiser. S'agissant enfin de la route Amérique du Nord-Europe du Nord, les trois s'accaparaient près de 92 % du marché.

A noter que cette reconfiguration concurrentielle fait craindre aux chargeurs une accentuation de la dégradation de l'offre et de la qualité de service constatée ces derniers temps (baisse des ports desservis, multiplication des sauts d'escale et transit-times allongés).

.....
9 Le prix du combustible représente désormais environ 25% des taux pratiqués contre 8 % en 1998

Enjeux et pistes d'action :

La course au gigantisme engagée par les armateurs a, et va avoir des impacts en matière de ports touchés. Dans ce contexte, outre le positionnement géographique, la qualité et l'accessibilité de l'arrière-pays le plus profond possible (en permettant la massification des flux sur les modes ferré et fluvial), la fiabilité et la compétitivité constituent des aspects essentiels.

De nouveaux enjeux émergent aussi, sur lesquels il convient d'être présent et performant, notamment le passage au numérique. Sur ce point, la place portuaire marseillaise est plutôt bien positionnée avec le système informatique Neptune, le Cargo Community System Ci5 (remplaçant d'AP+) et le Terminal Operating System (TOS). Sinon, en matière de compétitivité de l'environnement portuaire, les acteurs professionnels marseillais indiquent que le regroupement des services de l'Etat sur un Point unique de contrôle (Puc) permettrait une meilleure fluidité du passage portuaire et d'en diminuer les coûts.

Sources principales : presse spécialisée dont «Le fret maritime pratique» du journal L'Antenne, articles publiés sur wk-transport-logistique.fr, supplychainmagazine.fr, le journal de la Marine Marchande, le site shortsea.fr, site du GPMM...

Fiches liées : P8 - La logistique portuaire et des grands flux, L8- Le transport fluvial, P9- Le transport ferroviaire, P17 - Enjeux logistique pour le Var