

Navires géants : la course a ses limites

Il ne serait pas rentable économiquement de transporter plus de 24 000 conteneurs par bateau

Par Philippe Gallini – La Provence



PHOTO CMA CGM

Selon les experts du groupe marseillais CMA CGM, les temps de chargement et déchargement de tels Léviathan ne permettraient plus de réaliser les économies d'échelle espérées.

Dans son numéro 60 de l'été 2018, le magazine du groupe CMA CGM fait le point sur l'évolution des porte-conteneurs géants, saisissant l'occasion de la récente mise en service du *CMA CGM Antoine de Saint-Exupéry*, premier des trois nouveaux navires de 20 600 EVP (*) commandés par l'armateur marseillais, pour recueillir le point de vue d'un expert en la matière : Ludovic Gérard, directeur délégué de CMA Ships.

Comme l'explique ce spécialiste, s'il est parfaitement possible techniquement de construire et d'exploiter des navires pouvant transporter jusqu'à 30 000 EVP, la course au gigantisme qui oppose depuis vingt ans les plus grands armateurs

mondiaux, va trouver une limite naturelle en raison des nouvelles contraintes que vont faire émerger ces Leviathan sur les plans à la fois opérationnels, économiques et logistiques.

Le passage de Suez devient difficile

Selon lui, en effet, des porte-conteneurs d'une telle capacité seront contraints de rester plus longtemps à quai pour charger ou décharger leurs "boîtes". Ce qui veut dire que leurs exploitants ne pourront plus réaliser les économies d'échelle qu'ils obtenaient jusqu'alors grâce à cette massification des échanges. D'autre part, quand bien même les terminaux parviendraient à s'adapter à cette évolution et à améliorer leurs cadences de manutention, les manoeuvres portuaires deviendraient très compliquées compte tenu des dimensions des navires, de leur prise au vent et de leur tirant d'eau.

Mais c'est surtout le passage du canal de Suez qui deviendrait très difficile, voire impossible, obligeant les porte-conteneurs à contourner le continent africain, via le cap de Bonne Espérance, avec là encore des coûts supplémentaires incompatibles avec le modèle économique qui a fait le succès du transport maritime international. Et Ludovic Gérard de conclure que la taille maximale des navires devrait probablement finir par s'établir aux alentours de 24 000 EVP.

(*) 1 EVP = un conteneur de taille standard (20 pieds), soit 6 m de long.