

Le « Jules Verne » rejoint la flotte des méga-porte-conteneurs plus rentables et moins polluants

PAUL MOLGA | LE 04/06/13 À 17H35

Dans la course au gigantisme, CMA CGM, qui détient pour l'heure les trois plus gros porte-conteneurs au monde par la capacité, sera dépassé par le danois Maersk, numéro un mondial.

CMA CGM a toutes les raisons de savourer les dimensions d'exception de ses trois porte-conteneurs aux noms d'explorateurs, le « Jules Verne » (baptisé ce mardi à Marseille), le « Marco Polo » et le « Alexander von Humboldt » : dans quelques semaines, le record de ses navires sera obsolète, dépassé par la mise en service d'une flotte de 20 bateaux de 18.000 conteneurs de capacité (2.000 de mieux). Leur propriétaire, l'armateur danois Maersk, premier transporteur maritime mondial, avait déjà fait sensation en 2005 avec le lancement de navires de 10.000 conteneurs.

Cette course au gigantisme a deux moteurs : la productivité et le développement durable. « Avec le même système de propulsion, cette nouvelle génération de navires est capable de transporter 3.000 conteneurs de plus que leurs prédécesseurs », explique Ludovic Gérard, architecte naval de la compagnie marseillaise. Les ingénieurs ont joué sur tous les tableaux pour gagner en efficacité énergétique : injection électronique, aérodynamisme de la coque, des hélices et safrans... Des réglages de précision qui ont fait gagner près de 4 % de consommation.

[Economies de carburant](#)

Sur un voyage de 77 jours pour parcourir aller-retour la route entre l'Europe et l'Asie, les économies, en carburant comme en émissions de carbone, sont importantes. « Notre flotte émet en moyenne 73 grammes de CO2 par conteneur et par kilomètre. Le "Jules Verne" est plus sobre de moitié », poursuit l'architecte.

Autre avantage, calqué sur le modèle de fret terrestre : avec de plus grandes capacités, le navire peut décharger sa cargaison dans plusieurs ports sur sa route pour laisser à une flotte secondaire la « logistique du dernier kilomètre ». Sur la French Asia Line (FAL), sa principale ligne entre l'Europe et la Chine, CMA CGM affrète onze navires qui peuvent faire halte à

Malte (son hub pour l'Afrique du Nord) et Tanger (pour l'Afrique de l'Ouest). « *Cette finesse logistique permet aussi de déployer des offres porte-à-porte, entre l'usine de production et le lieu de consommation* », précise Nicolas Sartini, directeur des lignes Asie-Europe.

Huit navires de grande capacité (5 de 13.800 EVP, 3 de 16.000 EVP) opèrent sur la ligne FAL de CMA CGM pour acheminer 180.000 tonnes de marchandises par semaine, 52 semaines par an.