

## Les méga porte-conteneurs sont-ils vraiment rentables ?



ACTUALITÉ  
15547

Article payant offert

20 porte-conteneurs de plus de 18.000 EVP sont déjà en flotte, 52 autres sont en commande. Les premières unités de 21.000 EVP devraient arriver en 2017. Le parc mondial de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP), qui était de 5 millions en 2000, a atteint 20 millions en 2015. La taille des navires a augmenté de 90% en vingt ans et le mouvement ne fait que s'accélérer : en 2001, la capacité moyenne était de 3400 EVP,

en 2009 de 5800 ; en 2015, elle est désormais de 8000. Mais cette augmentation spectaculaire est-elle bien raisonnable, ne serait-ce qu'économiquement parlant ? C'est la question que s'est posée l'OCDE (Organisation pour la Coopération et le Développement en Europe) et l'ITF (fédération internationale des syndicats de transports). Leur rapport commun a été rendu public et ses conclusions sont édifiantes.

### Des économies d'échelles qui tendent à se réduire

« La réduction des coûts du transport conteneurisé a été liée à la forte augmentation de la taille des navires », écrivent les auteurs du rapport. « Ces dix dernières années, cela s'est traduit par une baisse d'un tiers des coûts par EVP ». Mais, selon les observations des experts, « ces marges ont tendance à fortement baisser désormais sur les nouvelles générations de navires ». Concrètement, les derniers modèles de porte-conteneurs ne peuvent pas réinventer la roue : l'optimisation de la plupart des facteurs a déjà été effectuée et désormais les améliorations de la productivité par conteneur, « sont quatre à six fois moindres que sur les générations précédentes ».

### Quid du slow steaming avec un prix du pétrole au plus bas ?

Le facteur majeur d'économies d'échelle a été et reste la propulsion : « 60% d'entre elles observées sont liées à la consommation et la performance des moteurs ». Une performance largement liée à l'adaptation de l'ensemble des segments de la motorisation au slow steaming, le ralentissement de la vitesse de navigation mise en place dès 2009, en raison notamment du prix, alors très élevé, des soutes. Celui-ci a eu pour conséquence un calibrage des moteurs pour une vitesse commerciale réduite, qui se justifie désormais beaucoup moins avec l'effondrement du prix du pétrole.

### Des dépenses publiques phénoménales

Et puis il y a la crise économique, qui n'en finit pas de durer, avec pour conséquence une baisse générale de la consommation. « La commande massive de méga porte-conteneurs a amené une surcapacité, ce qui va sans doute annuler les effets des économies d'échelle ». Pire, le rapport estime qu'une « augmentation supplémentaire de la taille des navires pourrait augmenter le prix du transport ». Par gommage des économies d'échelle au profit de l'armateur, mais également par les dépenses publiques que l'entrée en ligne de ces mastodontes implique : « taille des ports, dragage des chenaux, nouvelles écluses, nouveaux équipements de manutention », le rapport estime cette dépense à 400 millions de dollars par an au niveau mondial.

### [Lire le rapport conjoint de l'OCDE et de l'ITF](#)

(voir copie de l'ensemble en PDF et Word sur lomag-man : [http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos\\_news\\_scm\\_documentation/15CSPA\\_Mega-Ships.pdf](http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos_news_scm_documentation/15CSPA_Mega-Ships.pdf)

[http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos\\_news\\_scm\\_documentation/les-mega-porte-conteneurs-sont-ils-vraiment-rentables\\_meretmarine.com11015.docx](http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos_news_scm_documentation/les-mega-porte-conteneurs-sont-ils-vraiment-rentables_meretmarine.com11015.docx)

[http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos\\_news\\_scm\\_documentation/les-mega-porte-conteneurs-sont-ils-vraiment-rentables\\_meretmarine.com11015.pdf](http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos_news_scm_documentation/les-mega-porte-conteneurs-sont-ils-vraiment-rentables_meretmarine.com11015.pdf)

[http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos\\_news\\_scm\\_documentation/infos\\_scm\\_documentation\\_supplychain.php](http://www.lomag-man.org/supply%20chain%20dossier/infos_news_scm_documentation/infos_scm_documentation_supplychain.php) )



<http://www.lomag-man.org> 2015