



I. Ports et transport

8. Evolution de l'activité portuaire

8.2. Le XX^{ème} siècle

Au XX^{ème} siècle, l'activité portuaire a connu d'importants bouleversements qui ont eu un impact fort sur le développement du trafic. Sans être exhaustifs, ceux-ci concernent :

- **la politique commerciale** : au début du siècle, les ports bénéficiaient de mesures protectionnistes leur garantissant les trafics ; l'accession à l'indépendance de nombreux pays a quasiment supprimé les liens privilégiés entre pays colonisateur et colonie et remis en jeu des marchés précédemment captifs. De ce fait, les ports ont dû se chercher de nouveaux partenaires, parfois plus éloignés
- **l'industrialisation des zones portuaires** : au sortir de la seconde guerre mondiale, il n'y avait ni contraintes d'espace ni contraintes environnementales : les ports ont pu augmenter leurs capacités et accueillir de grands pôles industriels
- **la libéralisation des échanges mondiaux** : depuis la Seconde Guerre Mondiale, de nombreux pays se sont regroupés en un petit nombre de «zones» ou «régions» qui se concurrencent sur le marché mondial. Par ailleurs, depuis les années 1980, au delà de la simple libéralisation du commerce entre certains pays, le libre échange s'établit à l'échelle mondiale grâce aux accords conclus sous l'égide du GATT, puis de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Cette «mondialisation» des échanges commerciaux a bien évidemment profité au transport maritime dont le développement est étroitement lié à l'évolution du commerce mondial
- **la polarisation des échanges** : la libéralisation des échanges, en structurant les échanges internationaux a également une incidence sur le trafic maritime ; elle a entraîné la constitution de 3 grandes entités organisées en alliances :
 - ♦ **l'Amérique** avec les États-Unis, le Canada, le Mexique regroupés en une alliance de libre-échange (l'ALENA) et l'Amérique centrale et du sud avec le MERCOSUR. Les États-Unis ont accru leur ouverture vers l'extérieur grâce aux accords du GATT (DILLON Round 1962) et concentrent aujourd'hui l'essentiel des échanges réalisés en Amérique



I. Ports et transport

8. Evolution de l'activité portuaire

8.2. Le XX^{ème} siècle (suite)

- ◆ **l'Europe** : depuis 1960, l'ouverture des pays européens s'est fortement accrue grâce à la création du marché commun (Traité de Rome, 1957). Aujourd'hui, l'Europe, dominée par l'Union Européenne, constitue une grande zone commerciale entretenant des relations privilégiées avec le reste de l'Europe et l'Afrique
- ◆ **l'Asie**, longtemps dominée par le Japon, est étroitement liée au reste de la zone pacifique par l'ASEAN. Les échanges des pays émergents de la zone pacifique (Hong Kong, Chine, Corée, Singapour, Taiwan) progressent rapidement ; la Chine prend une place croissante dans le commerce international ⁽¹⁾
- **les chocs pétroliers** : la forte croissance en Occident, entre 1970 et 1973, a entraîné une consommation accrue d'énergie. Aucun pays n'a alors conscience du risque de crise énergétique et par conséquent aucune recherche quant aux énergies de substitution n'est faite. La satisfaction de la demande se fait alors par la hausse massive des prix ainsi que par l'exploitation des gisements marginaux

Suite à ce premier choc pétrolier, on assiste au déclin relatif des pays de l'OPEP dans l'approvisionnement mondial. Il faut donc trouver de nouvelles sources d'approvisionnement ; celles-ci se situent principalement au Moyen-Orient. En 1978, en Iran, une grève des ouvriers du pétrole provoque l'arrêt des exportations. De plus, au début de 1979, l'Arabie Saoudite annonce le plafonnement de sa production. Ce second choc pétrolier entraîne une nouvelle hausse des prix.

Ces deux chocs pétroliers ont conduit au développement d'énergies de substitution et ont eu une forte incidence sur les échanges commerciaux ; la nature des biens échangés a été modifiée, de même que les modes de transport utilisés. Le transport maritime, nécessitant peu de carburant en proportion du fret transporté, a ainsi été préféré aux autres modes de transport.

- **l'apparition du conteneur** : le conteneur est non seulement un nouveau mode de conditionnement mais également un nouveau support logistique. Son apparition a nécessité des investissements importants, notamment en matière de dessertes, terrestres et a fait évoluer les techniques de manutention (besoin d'espace, de dessertes efficaces et de moyens de levage adaptés, nécessité de revoir les méthodes et l'organisation du travail)

⁽¹⁾ Le Moci, 17 novembre 2005
La croissance des exportations chinoises est de 30% par an depuis trois ans.



I. Ports et transport

8. Evolution de l'activité portuaire

8.2. Le XX^{ème} siècle (suite)

Ce nouveau mode de conditionnement a également induit l'essor des flux de produits manufacturés. 85 % des marchandises diverses sont conteneurisées aux Etats-Unis, 75 % en Europe de l'Ouest. Des trafics des vracs passent également de plus en plus à la conteneurisation, d'où une importante marge de croissance des trafics conteneurisés ; d'ailleurs, les pays asiatiques et l'Inde n'ont pas encore atteint l'optimum dans ce domaine, mais les armements ont parfois des difficultés à rentabiliser certaines lignes et à équilibrer les flux de trafics import et export (conteneurs pleins, conteneurs vides).

- **la croissance de la taille des navires** influe sur les capacités d'accueil des ports et leur organisation en terminaux spécialisés ; elle structure également l'offre commerciale ; la spécialisation et la massification des flux entraînent par ailleurs une industrialisation du transport et une accélération des rotations ainsi que la constitution de groupes de transport à vocation internationale : armateurs, transitaires, manutentionnaires...

En Europe, la très forte croissance des flux de trafic conteneurisé en provenance d'Asie (deux fois plus élevés que dans le sens Europe-Asie) a conduit les ports à étendre leurs capacités de réception, à augmenter la productivité de la manutention, à améliorer les dessertes terrestres. Les porte-conteneurs peuvent désormais atteindre près de 350 m à 400 m de long pour une capacité de plus de 13 000 unités EVP. Tous les ports n'ont pas vocation à recevoir de tels navires, d'où le développement du feeding, le regroupement du fret dans quelques ports ou hubs, l'implantation d'armateurs sur des terminaux dont ils assurent l'exploitation, l'informatisation des procédures (suivi, dédouanement, ...)

Dans ce contexte, le port de Rouen, port à taille humaine accueillant des porte-conteneurs de la génération des 2 000 à 2 500 EVP, reste un port multi-armateurs : ses terminaux à conteneurs attirent plusieurs armateurs auxquels un service adapté et de qualité est offert.

⁽¹⁾ C'est le cas du Medea, navire de l'armateur français CMA CGM baptisé au Havre en octobre 2006 ; il présente les caractéristiques suivantes :

- longueur : 349 m
- largeur : 43 m
- capacité : 9 415 conteneurs EVP (110 000 t de marchandises).

Un navire de ce type coûte environ 80 millions d'euros.

L'armateur Maersk a mis en service en août 2006 le porte-conteneur Emma-Maersk ; celui-ci mesure 397 m de long, 56 m de large et peut embarquer 11 000 conteneurs EVP, voire 13 500 selon certains experts (JMM – 25/08/2006)

Plus généralement, les porte-conteneurs ont évolué au fil des années comme suit :

Années	Longueur	Largeur	TE	Capacité en conteneurs EVP
1968	200 m	25 m	11 m	2 000
1978	260 m	32 m	12 m	3 000
1988	292 m	32 m	12 m	4 000
2007	410 m	56 m	16 m	13 000

Source : Paris Normandie 04/10/2006

8. Evolution de l'activité portuaire



I. Ports et transport

8. Evolution de l'activité portuaire

8.2. Le XX^{ème} siècle

40 ans de conteneurisation

En 1956, Sealand, transporteur routier américain, créait une « boîte » destinée à contenir de la marchandises : le conteneur venait de naître :

- il est facile à remplir et à vider
- il est aisément manipulable et multimodal ; il permet des économies en facilitant la manutention (lors de transbordement d'un mode de transport à l'autre par exemple)
- Il sécurise la marchandise (contre le vol, les chocs...)

Construits aux Etats-Unis, les premiers conteneurs arrivent en France en 1966. Au début, les conteneurs ont des volumes variés. Afin de faciliter le développement de la conteneurisation et donc des échanges, les conteneurs sont standardisés et leurs formes diversifiées : selon les besoins, de multiples formes se sont développés sur la base de 20 et 40 pieds.

Du fait de l'existence de différents standards, l'unité de mesure de la conteneurisation est, en effet, devenu l'**EVP**. Les conteneurs de dimensions différentes sont ramenés, par équivalence, à des **conteneurs de 20 pieds**. Ainsi, un conteneur 20 pieds correspond à un EVP, un conteneur 40 pieds à deux EVP, etc...

Signe de son succès, depuis cinq ans, le trafic conteneurisé progresse près de deux fois plus vite que le trafic maritime global (9,3 % par an contre 5%) depuis cinq ans. « *Les flux ont atteint 100 millions de conteneurs EVP en 2004 soit 1,3 milliards de tonnes de marchandises sur un total de 6,2 milliards de tonnes du marché maritime global* »⁽¹⁾. Les porte-conteneurs transportent 85 % des produits manufacturés. La diversification et la non captivité de ces trafics impliquent « *des organisations logistiques reposant sur le flux tendu et la desserte porte à porte ... Les flux conteneurisés s'intègrent dans des processus de production, de distribution et de consommation de biens qui s'organisent aujourd'hui à l'échelle mondiale... Grâce à des mouvements de fusion ou d'alliance, les armements développent des réseaux maritimes globaux en s'appuyant sur quelques ports pivots ou hubs qui permettent de redistribuer par terre ou par mer les trafics régionaux.* »⁽²⁾

EVP : Equivalent Vingt Pieds / TEU :
Twenty Equivalent Unit en anglais
Un **conteneur de 20 pieds** (abréviation
20') mesure 6,20 m x2,50 m x2,50 m.

⁽¹⁾ Lognews info
www.lognews.info

⁽²⁾ « Les français, la terre et la mer », A. Cabantous, A. Lespagnol, F. Péron, éd. Fayard, 2005