

Geologique et geopolitique :

Qui profitera de la mondialisation des transports ?

Les médias ont tendance à parler des Transports surtout à l'occasion d'accidents, de grèves ou d'attentats. On pourrait croire qu'en dehors de ces périodes il ne se passe rien.

Or l'évolution très importante des prix de transport intercontinentaux, de leur fiabilité, de leur rapidité, a été un facteur clé de la mondialisation des échanges. Qui aurait pensé qu'on utiliserait en Bretagne du granit chinois pour paver les rues, ou du ciment coréen en vallée du Rhin ? Les fleurs de Colombie arrivent à Paris après une escale en Hollande et les transports à température contrôlée livrent fruits et viandes dans les marchés du monde entier.

A son tour, la demande fait évoluer les transports en exigeant toujours plus en volumes à transporter, en fiabilité, en traçabilité et en niveau de prix.

1 - Ampleur des défis

Les acteurs des transports, routiers, ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens sont confrontés à trois défis principaux : l'augmentation des échanges, l'innovation et l'explosion du numérique.

1-1 L'Explosion des échanges

Le commerce mondial a cru deux fois plus vite que le Produit Intérieur Brut, d'où un doublement en quarante ans et l'OCDE pense qu'il doublera encore dans les trente ans à venir, les échanges intra asiatiques étant même supposés croître trois fois plus vite.

Cette progression concerne tous les domaines du transport maritime, même si ce sont les marchandises diverses, mise en conteneurs, qui retiennent l'attention des consommateurs.

- Croisières : 18 millions de passagers ont fait une croisière en 2014, soit dix fois plus qu'en 1995. Les navires, véritables villes flottantes, peuvent

accueillir jusqu'à 6.000 passagers, qui restent de plus en plus à bord, car faire descendre à terre 6.000 personnes prend trop de temps et n'est possible que dans des ports spécialisés.

- Les vrac, essentiellement minerais de fer, charbon, céréales, ont atteint 4,5 milliards de tonnes par an, et ceci avec des trajets de plus en plus longs.
- Pétrole et gaz : Le trafic, 3 milliards de tonnes, a augmenté, mais ne devrait pas progresser.
- Conteneurs : les premiers sont apparus en 1960 et, en 2014, 1,5 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées en conteneurs. C'est le secteur le plus dynamique, celui qui suscite le plus d'intérêt et d'initiatives des acteurs, mais aussi des Etats et des organisations internationales.

1 – 2 L'Irruption du numérique

Comme dans tous les secteurs de l'économie, la digitalisation a accéléré toutes les opérations administratives, réglementaires, et comptables, ce que les anglo-saxons appellent le "paperwork". Le transfert de données par internet a bouleversé l'organisation des rotations de navires, des préparations d'escales, des pré et post acheminements... et des contrôles de sécurité et de douanes, pour autant que les Etats et les particularismes locaux ne s'y opposent pas. Demain, les conteneurs intelligents et les techniques du Big Data transformeront les mesures en informations, bases des décisions.

Les capteurs, les caméras de surveillance, les écrans omniprésents, les robots, et demain l'intelligence artificielle et les milliards d'objets connectés bouleversent le secteur.

L'évolution est loin d'être terminée, en particulier parce qu'il faut prendre en compte le fait que la digitalisation a permis de réinventer la relation fournisseur – client. Les transports maritimes de marchandises ne sont pas encore engagés dans un processus d'Ubérisation, mais les réservations

d'espace et conclusions de contrats en fret aérien sont déjà souvent réalisés par le client directement sur le site du transporteur, et certaines compagnies de navigation ont commencé à le permettre.

1-2 L'innovation

La numérisation et la robotisation ouvrent de nouvelles voies et permettent une adaptation des transports qui n'aurait pas été possible à technologie constante.

Les géants portant 18.000 conteneurs sont de merveilles de technologie : structure, propulsion, aides à la navigation robotique. Les terminaux portuaires se sont mécanisés, et certains deviennent entièrement automatiques, comme le terminal de Long Beach, inauguré la semaine dernière, où les conteneurs passent de leur emplacement de stockage à la cale du navire et inversement, sans qu'il y ait une seule opération manuelle.

Ces arrivées massives de conteneurs aux ports mettent en évidence l'importance primordiale des transports intérieurs pour concentrer ou distribuer les marchandises.

Voie d'eau, rail, route l'innovation est partout et on doit signaler que les premiers convois de camions semi-automatisés sont arrivés la semaine dernière à Rotterdam et peut-être que demain les robots, les drones et les ballons assureront les liaisons terminales et les dessertes urbaines.

Les outils se perfectionnent, l'information circule, mais qui va prendre le contrôle, qui en profitera? Les grands Armateurs ? Les gestionnaires des infrastructures ? Les grands exportateurs ou importateurs, appelés chargeurs, et on pense tout de suite à la Chine ? Les 3PL ou Third Party Logistics, qui assemblent les réponses des acteurs de la chaîne logistique pour faire une offre globale au client ? Les Etats qui peuvent vouloir contrôler tout ou partie du commerce mondial ? Ou encore les grands du Web, comme Amazon qui tente une approche dans le fret aérien, ou encore des opérateurs comme INTRA, dont les logiciels traitent déjà 650.000 conteneurs par semaine, soit le quart du trafic mondial ??

2 - Réactions des acteurs de la chaîne logistique

2 – 1 Les Armateurs

Ils ont réagi très vite en jouant sur la taille des navires, la mise en place de services à jour fixe avec garantie de régularité et la création de hubs (points de concentration et d'éclatement des cargaisons) sur le grand axe Asie–Europe – Etats-Unis–Asie.

L'effet d'échelle sur les investissements rapportés à la boîte (le prix évolue en fonction du carré des dimensions alors que la capacité du navire est plutôt fonction du cube) et sur la consommation de carburant (25 à 30 % du coût complet au prix moyen de 75 dollars US) est très important : pour un navire de 6.000 boîtes le coût de transport d'un conteneur est inférieur de 50% à celui d'un navire de 1.000 boîtes. L'avantage augmente avec la taille, à condition qu'il soit possible de charger le navire à plein. Les navires les plus récents transportent 18.000 conteneurs, et pour les remplir il faut rabattre les trafics sur des points de concentration, les hubs, comme Singapour, Malte ou Algeiras, et utiliser des bateaux plus petits pour alimenter ces grands navires qui font le moins d'escales possible.

Devant l'ampleur des investissements à faire, les armateurs ont été conduits à créer des grands consortia, seuls capables de payer chaque porte-conteneur 150 à 200 millions d'euros, sachant qu'il en faut 11 pour organiser une boucle Shanghai – Rotterdam et retour.

Point très important à signaler : pour le moment, les consortia sont techniques, chacun gardant son indépendance commerciale. On peut citer sur le trafic Asie–Europe : 2M (Maersk et MSC), CKYHE avec Evergreen, G6 (APL, Mitsui, Hapac, Hundai), et Ocean Three (GGM-CMA, UASC, China Shipping). Chaque consortium contrôle 21 à 31% du trafic, ce qui laisse très peu de place pour une concurrence extérieure.

Il faut ajouter que les armateurs veulent aller encore plus loin, et c'est le veto chinois qui a empêché CGM-CMA de rejoindre Maersk et MSC, ce qui aurait couvert 45% du trafic. Après cet arrêt, le désir de grossir a repris, et CGM-CMA a racheté NOL (Neptune Orient Lines) qui a un chiffre d'affaires de l'ordre de la moitié de CMA. Les chinois aussi concentrent leurs moyens :

Cosco et China Shipping fusionnent et une autre fusion se prépare sous la direction de la holding China Merchants Group.

CMA-CGM a annoncé la constitution d'une nouvelle alliance, OCEAN Alliance, qui regroupera quatre très gros armements pour représenter 36% du trafic mondial, y compris dans le Pacifique. Il est probable que ceci amènera les autres, qu'on appelle déjà les « orphelins » à former un troisième ensemble majeur

Visiblement, les armateurs cherchent à imposer leur loi, et pour cela à accroître leur part de marché pour étaler les frais fixes sur un trafic plus important, pour éviter les enquêtes des Autorités de la Concurrence, et pour un jour mieux rentabiliser leurs investissements. Y parviendront-ils ? Ils s'intéressent aussi aux techniques du Big Data pour améliorer la gestion de ces ensembles de 300 navires et plus !

2- 2 Les chargeurs et les 3PL

Les grands groupes miniers, sidérurgiques, chimiques ont souvent sécurisé leurs transports en signant des contrats à moyen ou long terme, avec des clauses d'autant plus avantageuses que les volumes traités étaient plus importants. C'est encore le cas en grande partie, mais les contrats à très court terme, en spot, se multiplient, et en temps de crise comme actuellement, sont beaucoup plus avantageux que les contrats à long terme. Les taux de fret des vrac sont au niveau le plus bas depuis 30 ans, et on a enregistré des prix payés pour un conteneur sur Asie – Europe sous les 300 dollars US, alors que le prix affiché est de 1.500.

Le marché spot est extrêmement chaotique et les intermédiaires, Third Party Logistics ou 3PL, ayant peu de frais fixes et donc très réactifs, sont mieux placés que les chargeurs pour en profiter. La tendance des chargeurs à externaliser leurs transports renforce la position des 3PL.

Il y a au moins un cas où le marché est fait par le chargeur, c'est la Chine. A elle seule, elle représente un tiers des tonnages mondiaux, et le ralentissement de sa croissance et la réorientation de son économie vers le tertiaire sont la cause principale du marasme actuel des frets, de même que la brutalité de sa croissance avait provoqué une flambée des cours. Qu'en sera-t-il à plus long terme ?

2– 3 Les opérateurs d'infrastructures et organisateurs de transport

2.31 Les Autorités Portuaires

Souvent, elles semblent avoir subi, plutôt que précédé, l'évolution de la taille des navires. Elles sont entrées en compétition entre elles et ont été conduites à aménager des terrepleins immenses pour les conteneurs, à construire des quais à grande profondeur (au moins 16 mètres de tirant d'eau actuellement), à draguer et élargir les chenaux d'accès. Elles ont laissé les privés investir dans l'équipement des terminaux : grues et portiques énormes, engins sur parc. Elles ont par contre pris une place dans les infrastructures logicielles, les échanges de données entre les divers acteurs, et les transports intérieurs.

On ne peut dire que les Ports aient une influence importante sur les frets, mais la qualité des services offerts, la rapidité et la fluidité des opérations au port et l'efficacité des transports de pré et de post acheminement ont autant, sinon plus, d'importance que les taux de fret.

2.32 Les organisateurs de routes alternatives

- Routes terrestres :

Le temps de transport d'Asie en Europe étant de 25 à 30 jours, et les distances étant trop longues pour les camions, sauf exception, les tentatives d'utilisation du chemin de fer se multiplient. Il y a 20 ans, les finlandais avaient créé une liaison à travers la Russie et la Mongolie pour atteindre la Chine.

L'extraordinaire développement des TGV en Chine, de l'ordre de 20.000kms de lignes en service, a dopé l'intérêt des opérateurs type DHL ou des réseaux. Deux liaisons par le BAL et le Transsibérien offrent des temps de transit de 15 jours environ. Plus au sud, Chine–Turquie, ou Chine–Bakou, ou Chine–Téhéran sont en service. Les allemands ont une liaison régulière Duisbourg–Chongqing en 12 jours.

C'est évidemment plus cher que le transport maritime, mais c'est plus rapide et cela permet de desservir en passant des pays plus ou moins enclavés., qui sont les plus grands bénéficiaires des nouvelles liaisons.

On ira peut-être beaucoup plus loin dans l'avenir puisque le gouvernement russe a en principe décidé de lancer un projet de liaison ferroviaire sous le détroit de Behring pour relier la Russie à l'Alaska.

- Les passages par l'Arctique :

Le recul de la banquise, l'existence d'une flotte russe de brise-glace nucléaires de très forte puissance, joints à la découverte de pétrole, de gaz et de minerais au fond de la mer ont relancé la vieille idée de passage au nord de la Sibérie ou du Canada. Le trajet maritime de Rotterdam au Japon serait de 14.000 kms environ au lieu de 23.000 par le canal de Suez et le développement de lignes régulières au Nord de la Sibérie accélérerait son développement.

C'est peut-être une voie alternative qui sera intéressante dans le futur, mais pour des raisons de sécurité de la navigation, de régularité tout au long de l'année, de création d'une flotte spéciale de navires à coque renforcée, il faudra encore attendre. De plus, et là la géopolitique intervient, ni la Russie ni les Etats Unis ne souhaitent rendre accessibles des milliers de kilomètres de côtes difficilement défendables.

2.33 Les maitres de points de passage obligé

Une très grande partie du trafic mondial passe par un ou plusieurs points dont le contrôle est assez facile : Suez, Panama, et un jour son contre-projet au Nicaragua, les Dardanelles, demain peut-être le détroit de Malacca au large de Singapour.

- Le Canal de Suez

Le passage par le cap de Bonne-Espérance entraine des trajets longs, et ceci donne à l'Egypte une rente de situation pour le trafic entre l'Asie et l'Europe en particulier. Les revenus annuels, actuellement cinq milliards de dollars, sont un élément essentiel du budget égyptien et le gouvernement a lancé un grand projet destiné à permettre le passage de la plupart des navires porte-conteneurs dans l'espoir de percevoir une recette de plus de 11 milliards en 2023.

Le projet a été présenté comme le retour à la grandeur de l'Egypte et ses motivations réelles sont en effet largement politiques. Le canal n'est nouveau que sur 37 kms, soit 20% de sa longueur de 195 kms, mais a été

approfondi à 22 mètres sur toute sa longueur. Le passage de la plupart des grands navires est maintenant possible et le temps de transit est diminué de 8 heures.

L'inauguration a eu lieu en août 2015, les travaux ont été menés dans la précipitation, de manière à être terminés avant l'ouverture du nouveau canal de Panama. Pour le moment, le nombre de passages n'est que de 48 par jour alors que la capacité est de 97. Comment vont-ils rembourser les 8 milliards de dollars de travaux car, surtout en période de bas prix de pétrole, les navires ont parfois avantage à éviter le lourd péage à payer à Suez en passant au large du cap de Bonne-Espérance sur le trajet Asie-Europe ou Asie - Côte Est des Etats-Unis.

- **Le Canal de Panama**

Il était jusqu'à présent limité à des navires transportant moins de 5.000 conteneurs, avec de sévères limitations en largeur et longueur dues aux écluses. Des travaux de très grande ampleur se termineront en été cette année. Les navires de 365 mètres de longueur, 45 de largeur, portant 12 à 14.000 conteneurs pourront le franchir.

C'est une amélioration considérable pour les services Tour du Monde et surtout pour les dessertes des deux façades maritimes des Etats-Unis. L'utilisation des trains blocs, qui faisaient un land bridge entre les deux côtes, va diminuer et la desserte de la Côte Est depuis l'Asie pourra se faire par Suez ou Panama. La distance à parcourir est plus courte de 1000milles par Panama, mais Panama reste limité par les écluses...alors que Suez ne l'est pas. La compétition sera rude et les usagers devraient obtenir des baisses de tarif.

- **Le projet de canal du Nicaragua :**

Panama est très américain et le contournement par le Cap Horn n'est pas économiquement envisageable. C'est ce qui a incité le Nicaragua à reprendre la vieille idée d'un canal alternatif.

La Chine s'y intéresse. Une concession a été accordée à un consortium mené par une entreprise chinoise de Hong Kong (HK Nicaragua Canal

Development Company) pour un projet de 285 kms de long, creusé pour le passage de navires qui pourraient transporter jusqu'à 24.000 conteneurs. Le coût serait de 50 à 60 milliards de dollars et les milieux économiques ne croient pas à sa rentabilité et disent parfois que ce projet cache une vaste opération de promotion sur des terrains libérés.

En revanche, il est évident que le projet intéresse la Chine, à la fois pour son commerce et surtout pour diminuer l'influence des Etats-Unis dans la région. Pour la même raison, il est dit que la Russie voudrait participer. Ce canal entraînerait de graves dangers pour l'écologie car il traverserait le lac Nicaragua, la plus importante réserve d'eau douce d'Amérique.

La Chine regarde également un autre projet transaméricain : le chemin de fer de 30 milliards de dollars qui traverserait l'Amérique du Sud pour faciliter et rendre indépendants des Etats-Unis les échanges entre la Chine et le Brésil, qui ont été multipliés par 25 de 2000 à 2013.

Tous ces projets seront politico-stratégiques, ou ils ne se feront pas.

- **Le verrou de la Mer Noire**

Lors des élections de 2011, M. Erdogan a relancé le projet de Soliman le Magnifique : doubler le Bosphore par un canal. Il aurait 50 kms de long, 150 mètres de large et 25 mètres de profondeur. Son coût serait de 10 milliards de dollars. La "chantier" a été lancé officiellement en 2013, mais rien n'a commencé. Cela fait partie des rêves de retour sur l'échiquier mondial de l'Empire Ottoman et ce projet a de nouveau été évoqué lors des dernières élections en Turquie, mais relégué au second plan par les questions de sécurité relatives aux Kurdes et à Daesh.

L'ambition est forte, le canal ouvrirait la mer Noire aux grands navires, mais sa réalisation ne pourra être que politique et il faut remarquer que ce canal ne résoudrait nullement le problème de liberté d'accès qui hante la Russie.

Il est intéressant de noter que la Chine, par une de ses sociétés maritimes, vient d'ouvrir un terminal en Mer Noire pour des navires de 10.000 conteneurs...

3 _ Stratégie des Etats et de la Chine en particulier

- Russie : Le détroit des Dardanelles est un obstacle majeur à l'accès des navires russes vers les mers libres. Les 15 navires de guerre russes transitant de la Mer Noire en Méditerranée début octobre 2015 ne sont pas passés inaperçus !

La flotte militaire russe du sud est contrainte par ce passage obligé, de même que le commerce extérieur du sud de la Russie. C'est probablement une des raisons de la volonté ancestrale des russes de s'étendre jusqu'à la mer libre au sud. La base provisoire de réparation des petits navires installée par les russes à Tartous a reçu l'autorisation de Damas de se transformer en une vraie base d'appui de la flotte en Méditerranée pour gros navires et sous-marins. On ne peut l'oublier quand on interprète les événements actuels.

- Dubaï

En sens inverse, au moins en apparence, les investissements de Dubaï par DP World dans de nombreux ports du monde semblent plus économiques que politiques. Ils n'en demeurent pas moins spectaculaires.

- La Chine :

La Chine par contre a lancé une opération d'envergure, qui a commencé il y a trente ans par des participations ou acquisitions de terminaux à conteneurs dans de nombreux ports du monde, en particulier dans tous les grands ports d'Europe, sauf en France.

En 2012, le président Xi Jinping a lancé une double initiative. L'une a pour but de réduire la part de la production industrielle dans l'économie chinoise et de l'orienter davantage vers le tertiaire. C'était indispensable et urgent, mais cela va avoir des conséquences importantes sur les flux d'importation et d'exportation, donc sur toute la chaîne de transport.

L'autre initiative est la **Nouvelle Route de la Soie**, grand dessein de développement des échanges et des économies des pays traversés, tant par les voies ferrées Asie-Europe que par la route maritime Chine-Europe en passant par l'Afrique, avec des prolongements en Amérique du centre et du sud.

L'idée de base est le **développement des économies grâce à la construction des infrastructures**, comme ce fut le cas en Chine. Pour cela, la

Chine est prête à engager des sommes considérables, à s'appuyer sur la Banque Asiatique des Infrastructures qu'elle a créé, et à lancer ses entreprises.

Sur le plan terrestre, l'initiative a séduit car la création de dessertes ferroviaires Europe–Asie était déjà amorcée et les capitaux chinois vont accélérer le mouvement. Des pays semi enclavés comme le Kazakhstan, l'Ouzbékistan vont en profiter, et les Chinois arrivent ainsi au Moyen Orient : ils ont créé un port en Turquie, un terminal sur la Mer Noire.

Il est intéressant de noter que la Pologne cherche à devenir le point d'arrivée des dessertes ferroviaires **pour** être le centre européen de distribution des importations chinoises.

Le développement de la Route de la Soie maritime est plus ambitieux car il prévoit l'établissement de bases et le développement des infrastructures pour développer les économies et les échanges.

La création récente d'une base maritime chinoise à Djibouti, après celles du Pakistan, du Sri Lanka (Colombo), puis celle du Pirée, achetée à la Grèce, sont les étapes de la construction d'un réseau d'appui des flottes commerciales et militaires de la Chine.

Déjà implantée en Afrique, en particulier à l'est (Mombasa) la Chine a conclu des accords de développement avec l'Egypte et Israël (chemin de fer Ashdod – Eilat parallèle au canal de Suez) et plus récemment avec l'Algérie.. Cette dynamique se prolonge en Amérique : Nicaragua, Brésil ? . . .

Ces initiatives ont suscité une floraison de partenariats entre les sociétés ou fonds chinois et des acteurs comme les ports de Rotterdam, Anvers, Hambourg, mais aussi des opérateurs privés comme DHL.

Si l'initiative réussit, elle modifiera la carte des échanges mondiaux pour des décennies.

4 Quelques questions sur la poursuite de ces tendances :

La mondialisation des échanges et des économies est en marche. Le produit intérieur de beaucoup de pays a augmenté. Les pays émergents, les BRIC et même l'Afrique ont connu des taux de progression élevés, et la Chine est même tout près de la première place mondiale sur le podium. Le centre du monde a basculé dans le Pacifique. Dans les 12 premiers ports à conteneurs du monde, il y a 8 chinois, un Coréen Pusan, Dubaï... et Rotterdam qui est onzième. !!

A titre d'illustration Shanghai a construit un port sur une île, Yangshang. On y traite 35 millions de conteneurs par an, près de 100.000 par jour, 12 fois Le Havre

Oui, en 2016 on communique plus facilement partout, on voyage plus aisément, on reçoit et envoie des marchandises sans difficulté et pour des prix qui sont plutôt en baisse et le PNB par habitant a augmenté de 27 % en moyenne en 10 ans.

Sur cette lancée, l'OCDE prévoit un quadruplement des tonnes X milles d'ici 2050... N'est ce pas le moment de se rappeler le prolongement des courbes et des tendances passées a souvent conduit à de lourdes erreurs?

4 -1 Le développement de grandes entités économiques de libre échange
les Européens et les Américains peinent à conclure un vaste accord commercial alors que le centre du monde est en Asie... ? Par contre, 12 pays ont signé le Trans Pacifique Partnership TPP début octobre, accord de libre-échange englobant l'Amérique du Nord, le Mexique, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon et Singapour soit 40 % des échanges mondiaux,, mais ni l'Inde ni la Chine du moins jusqu'à maintenant. On peut y voir la préoccupation américaine de faire barrage à l'expansionnisme chinois

De son côté, la Chine est à la recherche d'un accord commercial comprenant tous les pays du Sud Est Asiatique, y compris le Japon, mais pas les États-Unis (FTAAP) Les négociations sont en cours. La course au leadership est lancée !

Ces traités renforcent les prévisions optimistes.

Mais, parallèlement, la Chine veut faire de la Mer de Chine un espace chinois.. Elle a initié une véritable conquête qui consiste en un renforcement des flottes militaire et civile accompagné de la constitution de bases civiles ou militaires en mer de Chine. et jusqu'au Bangladesh et aux Philippines (par

exemple les îles Spartly et Paracel, avec leurs ilots artificiels munis de pistes d'atterrissage

Personne ne veut la guerre, mais . . .

4 2 Changement des comportements individuels :

En sens inverse, les changements de comportement peuvent privilégier une économie beaucoup moins gourmande en transports.

La structure des échanges va changer (Trade Pattern) par suite de l'action mondiale pour les économies d'énergie et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, S'y ajouteront sans doute le retour à des consommations régionales ou bio, alors qu'en même temps avec la montée des salaires dans les pays émergents ceux-ci deviendront moins compétitifs. Ainsi la progression des échanges risque d'être inférieure aux prévisions et les échanges devraient se rééquilibrer (ligne Asie Europe par exemple)

On estime que les échanges intra asiatiques, donc régionaux, vont augmenter deux fois plus vite que la moyenne. D'autre part, si la Chine parvient à délocaliser au Vietnam ou en Afrique une partie de ses industries pour s'orienter vers le tertiaire, l'organisation et le volume des échanges pourraient être profondément modifiés.

4- 3 Action des Instances de régulation :

La puissance des Mégaalliances peut faire craindre des abus de position dominante.

Les instances internationales, la Fédéral Marine Commission, l'Union Européenne, l'OCDE . . . essaient de mettre en place des règles stabilisant la concurrence en empêchant les Alliances de présenter une offre commerciale unique par Consortium, obligeant chaque armateur à garder une offre commerciale propre et non plus une par armateur... S'ils n'y parviennent pas, les prix de transport pourraient monter très vite, rendant non compétitifs les producteurs de pays éloignés du consommateur.

4 -4 Limites de tolérance des clients

Le gigantisme génère ses propres limites : pour offrir des taux de fret attractifs pour remplir leurs énormes navires, les armateurs peuvent être tentés de diminuer la qualité de service : délais non respectés, escales

annulées pour rattraper un retard qui compromettrait les escales suivantes, chargement mal maîtrisé des conteneurs, rendant long et coûteux le tri à l'arrivée., coûts supplémentaires dus aux encombrements dans les ports par suite de l'arrivée concomitante de dizaines de milliers de conteneurs, qui saturent tous les transports intérieurs . . Toutes ces dégradations de service peuvent rendre difficile la vente des marchandises ou leur utilisation dans des processus en flux tendu, incitant le destinataire à privilégier une source proche ou des navires moins gros, même si un premier calcul fait croire que c'est plus cher.

Les résistances au gigantisme risquent d'augmenter. A ce point, on peut remarquer que le succès commercial de l'A 380 est bien moindre que celui du A 350 et rappeler qu'en transports pétroliers, les difficultés pour recevoir en un endroit 500.000 tonnes d'une qualité de pétrole a entraîné l'abandon des super pétroliers .

4- 5 La prise en compte des risques:

La sécurité peut devenir un souci majeur et obliger à limiter la course à la taille des navires, jouant ainsi dans le même sens que la saturation des pré et post acheminements

.On connaît depuis longtemps la piraterie dans le Golfe d'Aden ou dans le détroit de Malacca, près de Singapour.

Récemment des pirates ont franchi une étape de plus, en s'adjoignant un hacker qui tente d'entrer dans le réseau informatique de l'armateur pour savoir quels sont les conteneur " intéressants" !

Les risques de la mer croissent aussi avec la taille des navires et les assureurs ont calculé que la collision et le naufrage de deux porte-conteneurs chargés de 18.000 boîtes pourraient coûter plus de 5 milliards de dollars.

Transporter dans un conteneur fermé, ou stocker dans un port, des quantités importantes de produits toxiques ou explosifs sera-t-il toujours toléré ? La réglementation ne limitera t elle pas ces trafics ? Les moyens modernes de détection, scanners et autres dispositifs permettant d'inspecter un conteneur sans l'ouvrir, seront-ils suffisants ? (Tanjin).

Enfin le risque d'attentats ne peut être exclus : le monde entier serait impacté si les terroristes coulaient un gros navire dans le canal de Suez, ou celui de Panama.

Le monde des Transports est en évolution rapide, comme beaucoup de secteurs de l'économie. Il est actuellement soumis à des bouleversements techniques, économiques et politiques et sa mondialisation le rend extrêmement sensible aux fluctuations de la conjoncture. Des forces considérables jouent pour prendre le contrôle de ces outils stratégiques de premier plan.

Les acteurs de la chaîne de transport essaient de s'assurer un avantage déterminant, les Etats comprennent l'intérêt de contrôler ce secteur de l'économie mondialisée, et pour le moment il en résulte une instabilité extrême. L'incertitude sur l'avenir est plus grande que jamais.

Pour conclure par une non conclusion, il faut rappeler que la plus grande invention depuis très longtemps est le téléphone portable, utilisé par des milliards d'hommes. Cela peut privilégier les relations directes entre le transporteur, et les clients, parfaitement informés, disposant de logiciels de comparaison et pratiquant Internet depuis le berceau,.. . . On pourrait aussi imaginer une irruption dans ce secteur des champions du Big Data et des géants du Net....

L'avenir est fascinant.

C.Mandray

22 04 2016