Fiche

Le transport maritime est le grand gagnant de la mondialisation. Le conteneur en est d'ailleurs le symbole. L'organisation du transport maritime est extrêmement hiérarchisée et rend compte de l'organisation très structurée de l'espace mondial.

I. Le développement considérable du transport maritime

• Le transport maritime joue un rôle majeur dans les échanges mondiaux de marchandises : à lui seul, il assure **plus de 80 % des échanges intercontinentaux de fret** (c'est-à-dire de marchandises), soit environ 8 milliards de tonnes (un chiffre qui varie à la hausse comme à la baisse ces dernières années, en raison de la récession de 2009) Le transport de passagers, lui, a beaucoup décru au profit de l'avion.

• L'atout principal du transport maritime ne réside pas dans sa vitesse (en moyenne 30 km/h, 50 km/h pour les navires les plus récents), mais dans sa **capacité** et dans la **continuité de son trafic**. Le rail comme la route sont incapables de supporter de tels tonnages, sur de telles distances. La flotte marchande mondiale atteint aujourd'hui une capacité de 1,276 milliard de tonnes de port en lourd (tpl, unité qui représente la charge d'emport d'un navire).

• **Le coût du transport maritime a beaucoup chuté**, surtout au XIXe siècle, mais aussi au XXe siècle : un transport payé 100 euros en 1790 coûterait aujourd'hui environ 10 euros, soit une baisse de 90 % ! Pour une chaussure de sport de grande marque vendue 100 $, le coût du transport à travers la moitié de la planète représente 0,25 % de son prix final.

• La flotte marchande mondiale assure le transport de **l'essentiel des matières premières** énergétiques (pétrole, charbon, gaz liquéfié), minières (minerai de fer, bauxite, phosphates) ou agricoles (céréales). Des **navires spécialisés** ont fait leur apparition, afin de transporter plus efficacement chaque type de marchandise : pétroliers pour le pétrole, céréaliers pour les céréales, chimiquiers pour les produits chimiques, méthaniers pour le gaz naturel liquéfié, vraquiers pour les produits en vrac, rouliers pour les marchandises roulantes, etc. Et bien sûr, les **porte-conteneurs**.

• **Les vraquiers et les pétroliers ont été les rois des mers dans les années 1950 à 1970** : les pétroliers géants jaugeaient plus de 500 000 tpl. Le ***Knock Nevis***, pétrolier actuellement en cours de démantèlement, mesurait 458 mètres de long pour 650 000 tpl à pleine charge et 24,6 mètres de tirant d'eau. Trop gros pour emprunter le canal de Suez ou de Panama, il ne pouvait pas non plus franchir le Pas-de-Calais et donc naviguer en Manche. On a même envisagé la construction de supertankers de un million de tonnes, mais les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ont sonné le glas de la course au gigantisme dans ce secteur.

II. La révolution du conteneur

• Depuis les années 1960, c'est **le transport de conteneurs qui s'est surtout développé** : une véritable révolution ! Ces boîtes de dimensions standardisées (20, 30 ou 40 pieds, soit environ de 6 à 12 mètres de long), sont capables de transporter n'importe quel type de marchandises. Il existe des conteneurs de tous les types : standard, réfrigérés, ventilés, réservoirs, etc. La marchandise est mieux protégée, ce qui limite les vols et donc le coût de l'assurance, et surtout **sa manutention est très rapide** : un conteneur peut être chargé depuis un wagon ou un camion directement sur le porte-conteneurs et déchargé de même. On évite ainsi de coûteuses ruptures de charge. Les conteneurs standardisés sont gérés à présent directement par ordinateur et les opérations humaines sont très limitées. Le trafic de conteneurs est **intermodal** (qui passe facilement d'un mode de transport à un autre).

• Le trafic de conteneurs a explosé depuis les années 1960, et surtout depuis les années 1980-1990. Avec la mondialisation, s'est mise en place une nouvelle division internationale du travail, qui joue sur les avantages comparatifs de chaque pays, de chaque région, de chaque territoire. **Le conteneur est un outil clé de cette nouvelle mondialisation**. Le trafic annuel mondial dépasse 500 millions d'EVP (équivalent vingt pieds, l'unité de mesure commune qui permet de comptabiliser les différentes tailles de conteneurs).

• La **course au gigantisme** engagée dans les porte-conteneurs est colossale. Le plus gros navire du monde en activité, l'***Emma Maersk***, est un porte-conteneurs de 397 mètres de long, pouvant transporter jusqu'à 15 000 conteneurs. La valeur moyenne de sa cargaison est de 1,3 milliard de dollars, soit la valeur des exportations annuelles du Mali ! La même compagnie a récemment commandé des navires pouvant transporter jusqu'à 18 000 conteneurs.

III. L'organisation hiérarchisée du transport maritime mondial

• Cette course au gigantisme s'explique par **l'organisation très hiérarchisée du trafic maritime mondial**. Sur toutes les grandes façades portuaires, existent de grands ports généralistes qui servent de **hub** (en anglais : le moyeu d'une roue, la plaque tournante d'un trafic). Le trafic maritime international va d'un de ces grands ports à un autre, ne desservant que quelques ports géants dans le monde, chacun de ces hubs se chargeant ensuite de redistribuer le trafic, au moyen de navires plus petits, les **feeders**, vers les ports secondaires.
C'est le cas, ainsi, des porte-conteneurs géants (jusqu'à 15 000 EVP) qui font la route Asie-Europe partent d'un des ports de Shanghai

(par exemple Yangshan) et acheminent leur cargaison sans arrêt jusqu'à Rotterdam. Le port de Rotterdam décharge le navire et recharge tout ou partie de sa cargaison sur des feeders, qui desservent ensuite, par exemple, les ports anglais, français ou baltes.

• Certains de ces ports ont un **important arrière-pays** : Rotterdam avec l'Europe centrale et occidentale, Shanghai avec toute la Chine centrale *via* la vallée du Yangzi, Tokyo-Yokohama, avec toute la plaine du Kanto. Mais d'autres ports sont de véritables **ports d'éclatement**, des hubs à peu près dépourvus d'arrière-pays immédiat, mais qui redistribuent le trafic à l'échelle régionale et se sont imposés par leur capacité à gérer le trafic maritime, les services fournis et l'efficience de leurs opérations de transbordement. Ainsi, Singapour est le grand port d'éclatement de l'Asie du Sud-Est, Malte celui de la Méditerranée, Durban celui de l'Afrique australe ou Dubaï au Moyen-Orient/océan Indien.

© 2000-2025, Miscellane