

Trop de conteneurs nuit au conteneur

Les supers porte-conteneurs, jusqu'à 18 000 boîtes, rallongent les délais de livraison et pénalisent certaines filières.

Depuis quelques années, les armements misent sur des navires de capacité sans cesse plus grande. À titre d'exemple, Maersk, vient de commander plusieurs unités de 18 000 EVP (Équivalents vingt-pieds). Objectif : réduire les coûts d'exploitation de flottes soumises à la hausse du prix du carburant. Sur le plan écologique, on peut aussi en espérer une réduction des émissions de CO₂.

Revers de la médaille, ce gigantisme oblige à créer des ports d'éclatement (hub) pour délester ces cargos qui ne peuvent accéder partout. « **Cette multiplication des transbordements a un premier inconvénient, elle rallonge les délais de livraison** », explique Fabrice Lévesque, expert technique maritime normand. À une époque où la logistique mise beaucoup sur la rapidité du service, ce peut être un handicap.

Des risques multipliés

Autre inconvénient, observé de près par les compagnies d'assurances : la multiplication des manutentions multiplie les risques d'accidents et de casse des marchandises transportées.

« **Pour les fruits et légumes, c'est encore plus handicapant** », souligne Fabrice Lévesque. « **Exemple, l'avocat du Kenya. Dans les années 2000, il était livré en Europe en 18 jours. Aujourd'hui, on table sur**



Archives Jean-Yves Desloux

La taille croissante des porte-conteneurs oblige à multiplier les transbordements.

25 à 30 jours. Il n'y résiste pas et reste au Kenya. »

Avec de tels délais, la réfrigération ne suffit plus, il faudrait y ajouter d'autres techniques de conservation, comme l'atmosphère contrôlée. « **Mais le surcoût est trop élevé. Ainsi, on risque de voir disparaître certaines filières.** » Plus insidieux encore, la condensation. Les conteneurs « **super-ventilés** » et les systèmes « **anti-condensation** » étant rares et d'une efficacité relative, « **les cas de matériels endommagés se multiplient** », souligne l'expert. Et quand il s'agit de produits de luxe, la facture peut-être conséquente.

Paradoxe, alors que l'arrivée du conteneur avait été reçue comme un facteur de diminution des risques, sa massification rebat les cartes auprès des assureurs toujours très sourcilleux quand il s'agit de transport maritime.

Jean-Pierre BUISSON.