

LA MARINE MARCHANDE

Lucien Bekourian

Mardi 1er mars 1994

Historique -

Jusqu'au Moyen-Age, c'est autour de la Méditerranée que la navigation commerciale va se développer. La Méditerranée, en raison de son climat, de ses côtes continues, des abris nombreux et des nombreuses civilisations qui l'entourent, facilite les déplacements maritimes internes.

Puis la dimension universelle de la conquête de l'espace maritime est donnée par les Espagnols et les Portugais avec Christophe Colomb (1492) et Magellan (1512)... et aussi par le premier partage du globe entre l'Espagne et le Portugal, par le Pape Alexandre VI au Traité de Tordesillas en 1494*.

Aux 17ème et 18ème siècles, ce sont les Hollandais, les Anglais et les Français qui vont explorer et coloniser l'ensemble du globe. La colonisation est parachevée au XIXème siècle.

Dans sa seconde moitié, le XIXème siècle vivra une révolution mécanique et industrielle qui va bouleverser le transport maritime à voile : la propulsion à vapeur et l'utilisation des coques métalliques.

La machine à vapeur actionne d'abord les roues à aubes, puis l'hélice après 1840. Elle se perfectionne avec le "Compound" de Benjamin Normand en 1876, puis la turbine de Parsons en 1900. Enfin, il y a substitution progressive du mazout au charbon à partir de 1900 pour les navires de guerre et de 1920 pour le transport commercial.

La seconde évolution majeure est l'utilisation de la coque en métal qui permet des dimensions, une capacité, une résistance et une vitesse accrues.

La conjoncture de ces deux facteurs permet d'établir des lignes et d'aborder le transport des pondéreux (surtout le charbon).

Le percement des deux grands isthmes, Suez et Panama a également permis une circumnavigation sans faire le tour des caps austraux (Cap Horn, Cap de Bonne Espérance).

Dès les années 30, les navires sont équipés de diesels. Pour des raisons stratégiques (puissance, vitesse) les marines japonaise et américaine imposent la vapeur à l'aide de primes qu'elles donnent à leurs armateurs.

* - La ligne de partage suivant sensiblement le méridien de ce qui sera "Rio de Janeiro (la Rivière de Janvier).

Les années de guerre voient la construction navale américaine s'organiser autour de trois types de navires qui vont former l'épine dorsale des mouvements intercontinentaux déployés par les alliés entre 1943 et 1945, puis qui seront reconvertis au commerce.

L'essentiel de l'armada logistique de Juin 1944 était composée de ces trois types de navires :

- . Les **Liberty-ships**, cargos polyvalents de 10 500 tonnes, à vapeur. 2 800 ont été construits en quelques années, la France en a reçu 80 après la Libération. Ils termineront leur carrière dans les années 60. Ces navires étaient lents, mais inusables.

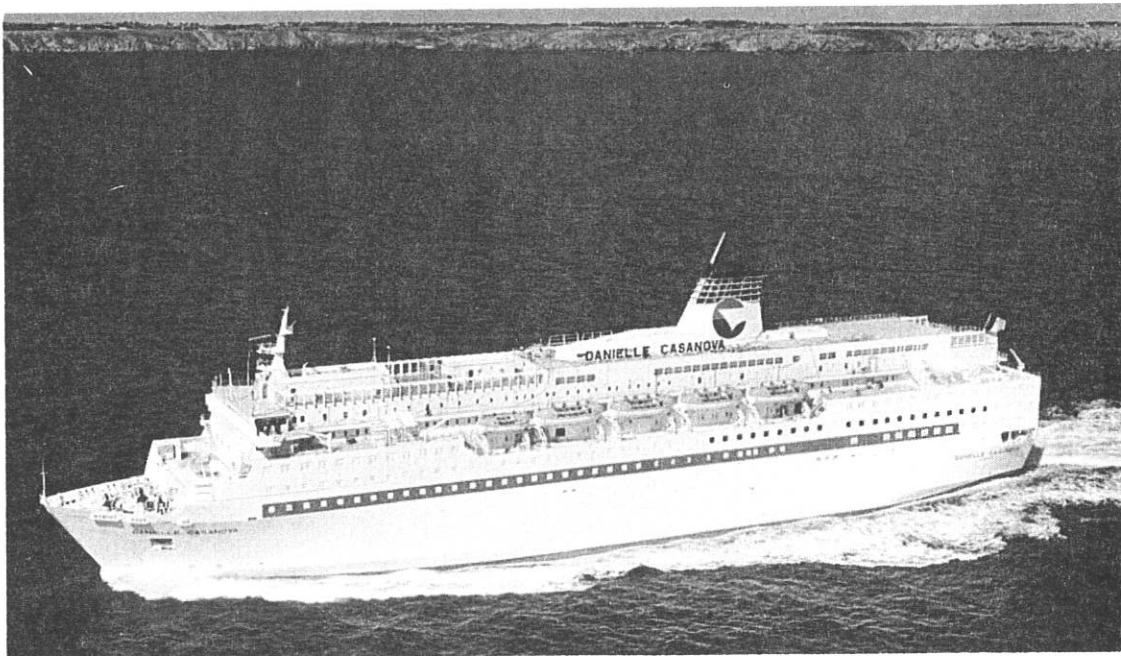
- . Les **Victory-ships** à turbines, plus rapides. 550 ont été construits.

- . Les **T2**, tankers de 16 500 tonnes, turbo-électriques. 525 ont été construits. La France en reçut 18.

* * *

Il subsiste encore, dans une faible proportion, un transport de marchandises générales assuré par des navires conventionnels, type cargo de 1920-1930.

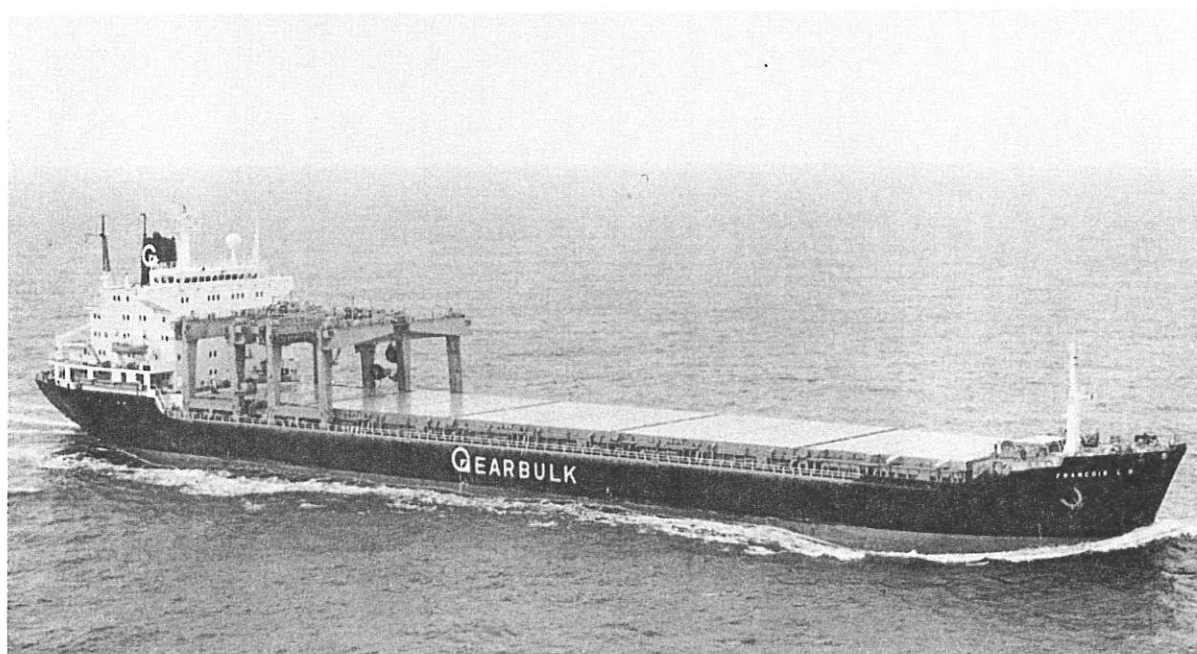
Sur les lignes régulières de courte distance, le transport de marchandises va souvent de pair avec le transport de passagers. Les **transbordeurs**, les ferries, les navires rouliers embarquent des véhicules, des semi-remorques, dans des ponts garages.



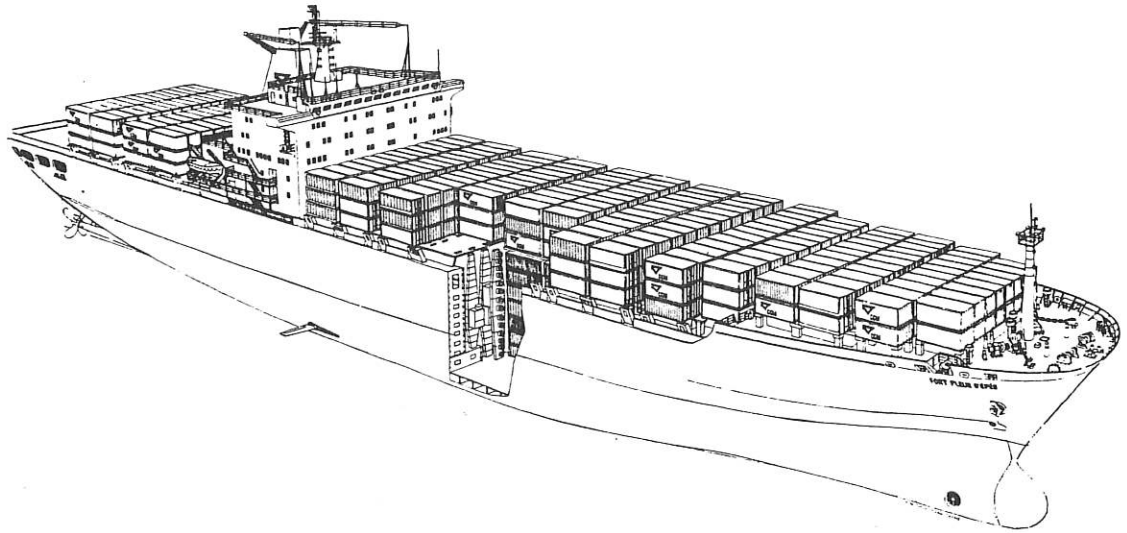
D'autres entreprises sont spécialisées dans le transport par tanker du pétrole ou du gaz. Ces tankers constituent environ 40 % de la flotte mondiale.



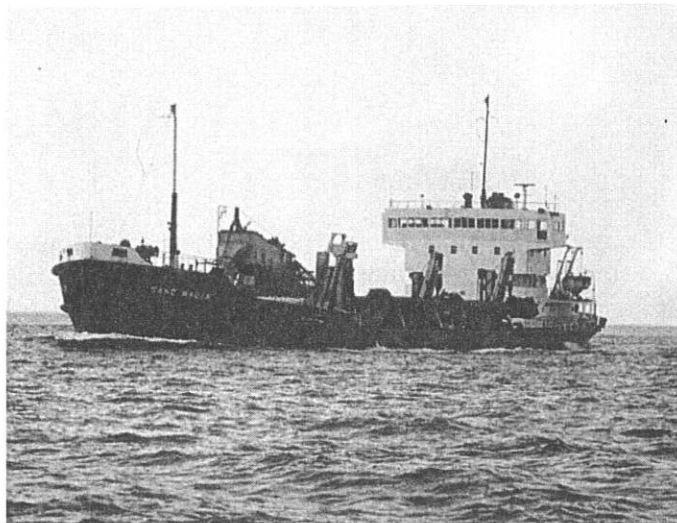
Certaines entreprises sont plus spécialisées dans les transports de vrac (vraquiers). Ces transports de produits le plus souvent destinés à une transformation (céréales, charbon, minerai) ont tendance à se spécialiser en fonction de la taille du navire, de la distance à parcourir et des produits à transporter.



Le transport au long cours est aujourd'hui dominé par la "conteneurisation". Les **Porte-Conteneurs** peuvent être frigorifiques pour le transport de marchandises sous température dirigée.



D'autres navires, sont appelés "engins de servitude", ce sont les **dragues** pour l'entretien, les **baliseurs** pour la mise en place des bouées, les **cabliers** pour la mise en place et l'entretien des câbles sous-marins, les **remorqueurs** qui aident à l'entrée et la sortie des ports, les **supply vessels** qui véhiculent le personnel et le ravitaillement des plates-formes pétrolières et les **docks flottants** qui effectuent les réparations des navires.



Drague

L'évolution des tankers -

Le premier navire citerne (2 000 tonnes) fait son apparition en 1885. Pendant près de 50 ans, les tonnages restent très modestes.

Vers 1930, les perfectionnements dans le domaine de la propulsion et de la construction permettent de lancer des navires de plus de 20 000 tonnes.

Les approvisionnements européens s'orientant de plus en plus depuis le Golfe Persique, les conditions techniques et politiques à Suez vont déterminer l'évolution des tankers. La progression du tonnage des tankers reprend jusqu'en 1956 (nationalisation du canal) pour atteindre 40 000 tonnes.

Après 1956, on réfléchit à de plus gros navires passant Suez à vide et revenant chargés par Le Cap (65 à 80 000 tonnes).

En 1966, après la "Guerre des 6 Jours", le canal est coupé. Tous les tankers doivent faire le tour par Le Cap et c'est la course au gigantisme. Une nouvelle génération de pétroliers est née, celle des 250 000 tonnes, puis jusqu'en 1973 (Guerre du Kippour), des mastodontes de 550 000 tonnes sont mis en service.

Après la Guerre du Kippour, le canal de Suez est revenu à l'Egypte et réouvert.

En 1974, c'est le premier choc pétrolier. Le quadruplement du prix du brut entraîne la baisse de la consommation, la réouverture du canal de Suez en 1975 réduit les trajets.

Les très gros navires sont mis hors service, seuls, les 2/3 des navires sont employés et les taux d'affrètement s'effondrent.

En 1980, après le deuxième choc pétrolier, la situation devient catastrophique, la moitié des 700 navires de plus de 160 000 tonnes est inutilisée. La démolition est le seul remède, plus de 300 navires sont envoyés à la casse.

Aujourd'hui, la flotte se compose de 2 700 navires :

- . 48 % de 160 000 à 400 000 tonnes et plus (par Le Cap)
- . 28 % de 80 000 à 160 000 tonnes (par Suez)
- . 27 % de 10 000 à 80 000 tonnes (court trajet)

Environ 200 pétroliers sont actuellement en construction dans le monde. Ils sont destinés, essentiellement à remplacer les unités ne répondant plus aux normes.

* * *

La fonction portuaire -

Les ports sont des abris aménagés pour le chargement et le déchargement des navires (marchandises et passagers). Ces installations engendrent d'importants investissements d'infrastructures (chenaux, jetées, bassins, quais, écluses, etc.) et de superstructures (routes et voies ferrées, hangars, grues, etc).

Les ports sont les prestataires techniques et commerciaux des navires pour leur gestion et leur exploitation.

Ils fournissent également le remorquage et le pilotage des navires à l'intérieur du port, les sociétés de transit et de manutention, les agences commerciales qui représentent les armateurs.

Pour toutes ces prestations, les armateurs et les propriétaires des cargaisons paient des droits et des taxes.

On peut distinguer deux catégories de ports, selon qu'ils ont une seule fonction ou plusieurs fonctions :

. en monofonction, une seule marchandise est chargée ou déchargée (pétrole ou minerai). Les 2/3 des transits internationaux passent par ces ports. Les plus importants sont en Arabie Saoudite, en Iran et au Koweït.

. en multifonction, toutes les marchandises transitent. Ces ports sont d'énormes complexes souvent doublés de zones industrielles. La zone de Rotterdam, par exemple, fait 40 km de long sur 10 km de large.

Les plus grands ports multifonction sont :

En Europe :

. Rotterdam	300 millions de tonnes
. Anvers	100
. Marseille	90
. Hambourg	65
. Le Havre	57

Asie du Sud-Est et Japon :

. Chiba, Yokohama et Kawasaki	: 400 millions de tonnes
. Kobé et Osaka	: 320
. Singapour	210
. Nagoya	135
. Kitakyushiu	100

Aux U.S.A. :

. New-Orléans	150
. Houston	160
. New York	80
. Los Angeles	70

* * *

L'industrie du transport maritime -

La flotte de commerce constitue le vecteur technique majeur des transports qui s'organisent autour du commerce international.

On ne possède pas une flotte de commerce pour le prestige ou les prouesses techniques, ni même pour de simples raisons de stratégie. Aucun pays ne peut plus se permettre de tels gaspillages.

L'industrie du transport maritime reste un "prestataire de services" dont les activités reposent essentiellement sur les échanges internationaux de marchandises.

Pratiquement tous les produits tropicaux de notre alimentation (thé, café, cacao, sucre) sont acheminés par mer. Il en est de même de la quasi totalité des matières premières nécessaires à l'industrie. Les échanges de produits manufacturés avec les pays développés d'Amérique et d'Extrême-Orient (magnétoscopes, jeux, ordinateurs, vêtements) sont également particulièrement intenses.

D'autres transports sont plus spectaculaires : Ariane, avant d'aller dans l'espace, prend le bateau. Les concurrents du Paris-Dakar et leurs engins traversent la Méditerranée. Des bateaux acheminent vers leur lieu d'exploitation ou d'usage les autres matériels de transport : le métro de New York, les locomotives, les bateaux de plaisance, etc.

Ces services sont vendus à des conditions de prix tout à fait minimales. Il est aujourd'hui possible de faire traverser l'Atlantique ou le Pacifique à une tonne de charbon ou de céréales pour le prix d'une course de taxi à travers Paris. Le coût du transport d'une paire de chaussures revient à 2,00 F.

L'industrie du transport maritime est nécessaire à l'indépendance économique et politique. S'ajoutant aux données économiques, les exemples civils (aides humanitaires) ou militaires (conflit du Golfe Persique) montrent que sans transport maritime, une nation ne peut être assurée de conserver la maîtrise de ses approvisionnements et la sécurité de ses ressortissants.

L'OTAN s'est récemment inquiétée du fait que l'Europe ne disposait plus aujourd'hui de la maîtrise d'une flotte de commerce suffisante pour faire face à ses besoins en cas de conflit armé ou de tension économique ou politique.

* * *

L'exposé de Monsieur Békourian nous a montré toute la diversité et la complexité du transport maritime, toutes ses contraintes aussi, toutes les obligations auxquelles il doit satisfaire. Il reste cependant que sur un certain nombre de points notre curiosité est restée en éveil. Mais n'est-ce pas là une caractéristique de notre cercle : toute découverte en appelle de nouvelles ?

* * *