

Le réseau d'une compagnie de transport maritime :
l'exemple de la CMA-CGM.

Objectifs :

- Comprendre comment sont organisés les échanges de marchandises par conteneur
- Etudier une « autoroute maritime », aborder la notion de plate forme multimodale.

Exercice 1 : *Le voyage d'un porte conteneur en Timelapse*

- Rends à l'adresse www.dailymotion.com/video/x34dhwz



1/ Comment sont transportées les marchandises sur ce paquebot ?

2/ Que représentent les lumières rouges et vertes autour du navire ?

3/ Quel est le rôle des grues lorsque le paquebot arrive au port ?

4/ Peux tu reconnaître des Hommes ?

Exercice 2 : *La société CMA-CGM en chiffres*

- Rends toi sur le site www.cma-cgm.fr puis complète le tableau en recherchant des informations dans l'onglet. Tu peux regarder la vidéo de présentation de la firme



Document 1 : *Publicité pour la firme CMA CGM*

5/ D'où vient la compagnie et quelle est son activité principale ?

6/ Quelle est sa place sur le marché mondial, dans combien de pays est-elle implantée et quel est le nombre de ses employés ?

7/ Qui sont ses clients, pour quels types de marchandises ?

Exercice 3 : Etude de la French Asia Line

Imaginons qu'Apple confie à la société CMA-CGM le transport de l'iPad de son lieu d'Assemblage vers son lieu de vente en Europe :

- Dans l'onglet *Produit et Service*, clique sur « lignes maritimes ». Choisis la zone de départ (le continent où est fabriqué l'iPad) puis la zone d'arrivée pour être vendu (l'Europe)
- Ouvre ensuite la fiche consacrée à la « French Asia Line »



Document 2 :

La French Asia Line 1 est dédiée aux plus grands navires de la flotte

Selon la compagnie elle permet d'assurer « les meilleurs Transit time du marché »

8/ Complète le tableau ci-dessous en distinguant le trajet aller et retour :

	Ports et escales sur la ligne	Calcul de la durée entre les 2 ports	Océans traversés
Trajet Aller :	Shanghai-Le Havre		
Trajet Retour	Le Havre -		
 -		
 - Shanghai		

9/ D'après le tableau pourquoi les bateaux ne font pas escale lors du trajet aller ?

10/ Quel peut être l'intérêt pour la compagnie de multiplier les escales lors du trajet retour ?

Document 3 : La préparation du conteneur.

« La mise en route d'un conteneur est toujours la même : Un client téléphone au service « booking » (commandes) de la CMA CGM au Havre. Une fois le prix fixé, le « booking » prévient le service logistique. Ce dernier choisit un conteneur adapté. Il va opter pour une caisse propre sèche et pas trop neuve (*odeurs de peinture gênantes*) s'il s'agit d'alimentaire. Pour le périssable, il prendra un frigorifique ; le conteneur choisi part à vide d'un dépôt de la société jusque chez le client en camion (70 % du trafic), mais le conteneur peut aussi arriver en bateau à fond plat. Le client « emporte » (remplit) alors le conteneur puis le scelle, avant d'y apposer sa propre empreinte faisant foi. Avant destination, le conteneur ne pourra plus être ouvert : Il repart alors jusque dans la zone Port 2000 du Havre, Là se situe le terminal directement géré par Port Synergie, une filiale de la CMA CGM. Dès lors, celle-ci va gérer son transport jusqu'à sa destination. »

D'après **Michel Samson**, « Europe-Asie, l'odyssée du Parsifal », Le Monde, 22 novembre 2006

11/ D'après le texte et les informations précédentes relève les avantages du transport par conteneur

Exercice 4 : Contextualisation des notions de transport multimodal et de conteneurisation

Document 4 : Une stratégie d'implantation

Le groupe CMA CGM dispose dorénavant de la solution la plus compétitive pour le transport intermodal en Europe du Nord. Grâce à une connexion quotidienne alternant train, barge (et camion) pour relier Rotterdam à Duisbourg, le groupe peut approvisionner la plus grande agglomération urbaine et industrielle d'Europe qui comprend pas moins de 300 000 entreprises dans un rayon de 150 km.

CMA CGM, magazine n°40, 2010



12/ Quels sont les **autres moyens de transports complémentaires** au transport maritime ?

13/ Pourquoi ces moyens de transport sont-ils importants pour une compagnie maritime ?

Document 5 : Les origines et la révolution du conteneur :

« La conteneurisation est une idée simple, née aux Etats-Unis. Malcolm McLean en est considéré comme l'inventeur pendant la seconde moitié des années 1950. Son idée consiste à acheminer les marchandises dans les boîtes ou « containers ». Ses conteneurs ont une forte capacité : elle correspond au gabarit des remorques routières, longue de 35 pieds. Les boîtes sont standards. La conteneurisation permet d'abord de formidables gains de productivité lors des opérations de manutention portuaire. Le système des cargos classiques courait à sa perte par un risque général d'asphyxie. En effet, ces navires passaient environ 60 % de leur temps dans les ports. Ces performances sont possibles grâce aux portiques à conteneurs qui transfèrent les boîtes du bord à quai et inversement. A raison de 30 mouvements à l'heure, de deux portiques sur un navire et d'environ 10 tonnes de marchandises par boîte en moyenne, ce sont quelques 6000 tonnes de marchandises qui sont manipulés en l'espace de 10 heures. Les navires portes conteneurs ont des capacités de transport de plus en plus fortes. Ils sont à l'image des pétroliers et des vraquiers, un pourvoyeur incomparable de tonnes avec un prix d'autant plus faible par cellule, c'est à dire par conteneur transporté, que sa capacité est forte.

Antoine Frémont, INRETS, Saint-Dié, 2005

14/ A l'aide de ce texte et des réponses précédentes **définis ce qu'est un conteneur.**

15/ **Explique** comment le **conteneur a « révolutionné » le commerce** des marchandises.

Bilan : Comment les échanges de marchandises sont-ils organisés par les compagnies de transport ?