

Partie 1 : des échanges à la dimension du monde

Thème 2

Les échanges de marchandises



Étude de cas : la compagnie CMA CGM

Hélène LAMPIN

Programme

Thème 2. - LES ÉCHANGES DE MARCHANDISES	
<p>CONNAISSANCES</p> <p>Les transports maritimes</p> <p>Les échanges mondiaux et régionaux de marchandises se déroulent, majoritairement par voie maritime, entre les espaces de production et d'échange précédemment étudiés. Canaux et détroits sont des points de passage stratégiques.</p>	<p>DÉMARCHES</p> <p>Une étude de cas au choix :</p> <ul style="list-style-type: none">- Les différentes étapes du transport d'un produit de consommation (agro alimentaire ou industriel) de son lieu de production à son lieu de consommation- Les activités et le réseau d'une grande compagnie de transport maritime <p>Le développement des échanges et la rationalisation du transport maritime sont mis en évidence. Une attention particulière est portée aux acteurs de ces échanges.</p> <p>L'étude de cas est mise en perspective dans la croissance des échanges mondiaux et sur un planisphère des pôles et des flux majeurs du commerce mondial.</p>
<p>CAPACITES</p> <p>Décrire le trajet :</p> <ul style="list-style-type: none">- du produit étudié de sa zone de production à sa zone de consommation- d'un navire appartenant à une grande compagnie de transport maritime. <p>Réaliser un croquis à l'échelle mondiale des pôles et des flux majeurs des échanges mondiaux.</p> <p>Localiser et situer quelques grands points de passage stratégiques (canaux et détroits)</p>	

Pourquoi le choix de la CMA CGM ; quels objectifs ?

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime

Pourquoi cette compagnie ?

- Compagnie française dont le siège social est situé à Marseille
- 3ème compagnie mondiale spécialisée dans la conteneurisation
- une des 1ères implantée en Chine, dès les années 1980

Le but de l'étude de cas : montrer ce qu'est la mondialisation à travers l'étude de la compagnie

3 grands points :

- l'importance du commerce maritime dans le monde
- l'essor de la conteneurisation qui permet de transporter plus vite, en plus grande quantité, plus facilement
- la stratégie suivie par la compagnie pour rester un des leaders mondiaux : réduire toujours plus les coûts

⇒ Étude de cas sur la CMA CGM: *qu'est-ce qu'une grande compagnie mondiale de transport maritime?*

La CMA CGM, un acteur majeur de la mondialisation des échanges ?

1) Présentation de la CMA CGM

Statistiques

Photographies

Carte sur les grandes lignes desservies par la compagnie

2) La stratégie mondiale de la compagnie

Étude textes + photographies

1) Présentation de la CMA CGM

Documents élèves

1

3^{ème} compagnie mondiale pour le transport de conteneurs

396 navires sur **170** grandes routes maritimes

400 ports d'escales dans **150** pays

9 millions d'evp* transportés en 2010 (*evp = équivalent vingt pieds. Unité de mesure internationale correspondant à un conteneur de 20 pieds, soit un volume de 38 m³)

650 agences et bureaux à travers le monde, dont **63** en Chine

17 200 collaborateurs dans le monde

9,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2009

(Source: www.cma-cgm.fr)

2



**Le porte-conteneur
Ivanhoé**

(source: [wikimedia commons](https://commons.wikimedia.org/))

Ce porte conteneur fait 350 m de long et 42,8 m de large, capable de transporter 9658 evp. Il est utilisé sur la ligne Europe - Asie du groupe CMA CGM.

Documents complémentaires



Le déchargement de conteneurs réfrigérés de fruits et légumes à Port-Vendres en France (source Wikimedia Commons)

Les lignes desservies par la CMA CGM



(source: site du livre scolaire)

Que retenir ?

- Une compagnie puissante spécialisée dans le transport par conteneurs
- Présente dans le monde entier, surtout en Europe et en Asie
- La conteneurisation : un moyen de transport pratique, rapide et économique

2) La stratégie mondiale de la compagnie

Document élèves

3

La CMA CGM, l'insatiable géant des mers

Pour assurer sa croissance et densifier son réseau commercial, le patron de la CMA a su racheter au bon moment des compagnies, souvent spécialisées sur certains marchés, comme Delmas vers l'Afrique en 2005. [...] Les navires peuvent être achetés mais aussi loués, pour des durées extrêmement variables, à des sociétés spécialisées. CMA CGM se vante aujourd'hui d'avoir fait le choix de louer les trois quarts de sa flotte, gagnant encore un peu plus en flexibilité, avec une flotte plus jeune et donc plus économique. Les arbitrages pour réduire les coûts sont, en effet, permanents. [...]

Aujourd'hui, la compagnie a choisi de faire passer plus de bateaux par les caps plutôt que par Panama et Suez. Ils perdent 7 jours, mais évitent de s'acquitter des péages. L'an dernier, quand le cours du baril était au plus haut, les navires devaient aller moins vite. Certaines rotations sont également réduites ou un gros navire peut remplacer deux petits. Mais l'obsession demeure le remplissage. « *En dessous de 95 %, on perd de l'argent* », résume le directeur du développement. L'objectif est donc d'équilibrer les flux, en faisant en sorte que les bateaux qui arrivent ne repartent pas à vide. « *On fait de l'épicerie, on prend un peu de tout. À charge pour les bureaux régionaux de nous faire remonter des idées. Nous avons, par exemple, des conteneurs réfrigérés qui transportent des matières premières agricoles. Dans l'autre sens, on les débranche et ils transportent des produits classiques* », explique Laurent Falguière, le directeur des lignes Caraïbes et Amérique latine.

Comme tous les grands armateurs, CMA CGM cherche de plus en plus à maîtriser l'ensemble de la logistique, en livrant le client jusqu'à sa porte. Ce qui l'oblige notamment, outre les investissements portuaires, à devenir, par exemple, opérateur ferroviaire.

Documents complémentaires

Les canaux: des points de passage stratégiques

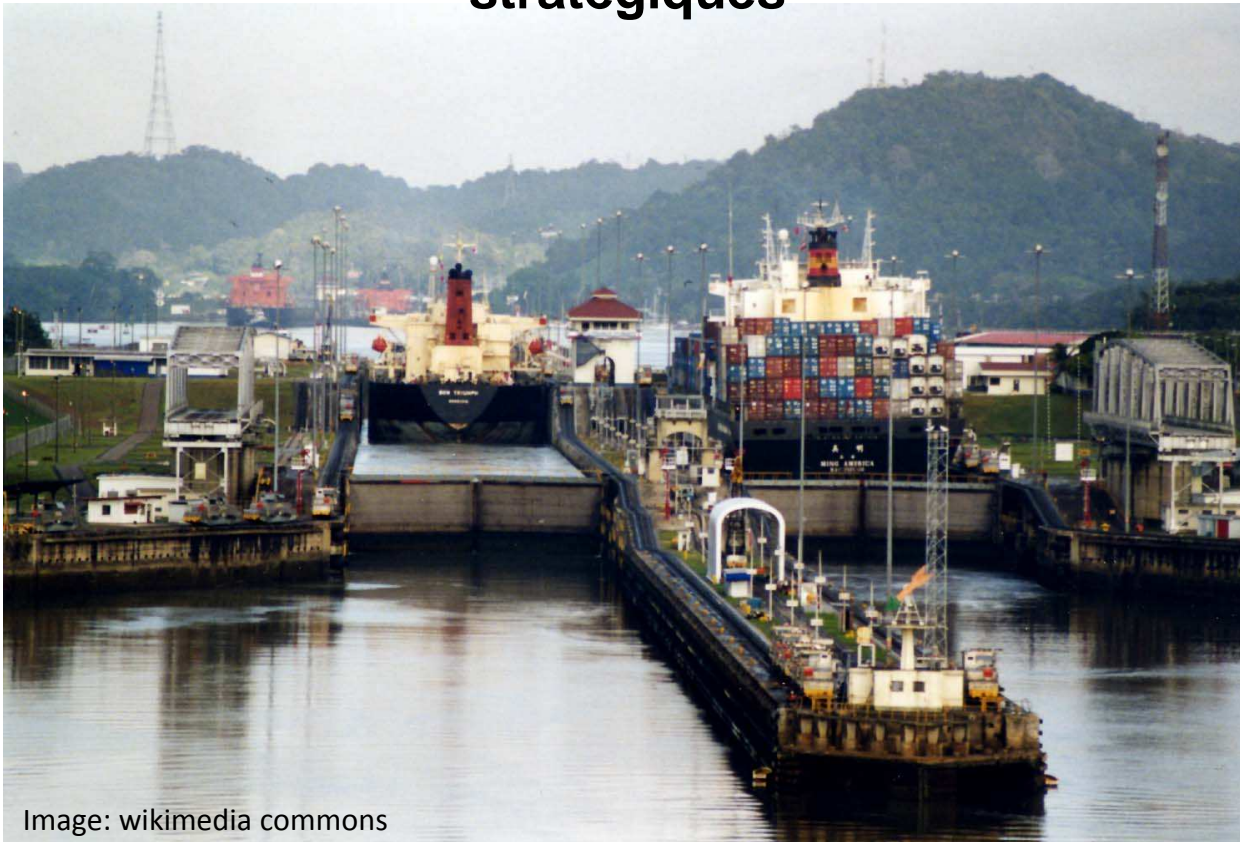
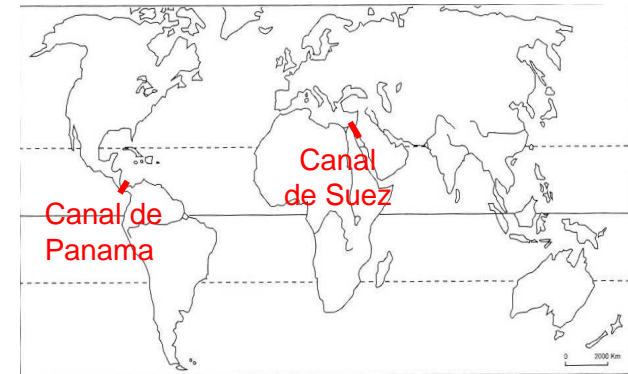


Image: wikimedia commons

Les grandes écluses de Miraflores du canal de Panama: chaque navire paye un droit de passage pour pouvoir les emprunter. Actuellement, 6 lignes CMA-CGM empruntent le canal, ce qui équivaut en moyenne à 25 transits par mois pour un coût moyen de 135.000 € par bateau.
(source: www.cma-cgm.fr)



Durée moyenne d'un transit

- Panama : 8 à 10h
- Suez : 14 h

Nombre de navires par jour en moyenne

- Panama : 36 navires
- Suez : 50 navires

% du commerce maritime mondial

- Panama : 7%
- Suez : 16%

Avantages

- Le canal de Panama permet de faire gagner 14 500 km à un navire entre New York et San Francisco
- Le canal de Suez réduit de 23% les distances entre Tokyo et Rotterdam

(source: www.cma-cgm.fr)

CMA CGM: un service global grâce à ses filiales

Documents complémentaires

« Le groupe CMA CGM offre à ses clients au travers de ses filiales toute la palette de services complémentaires au transport »

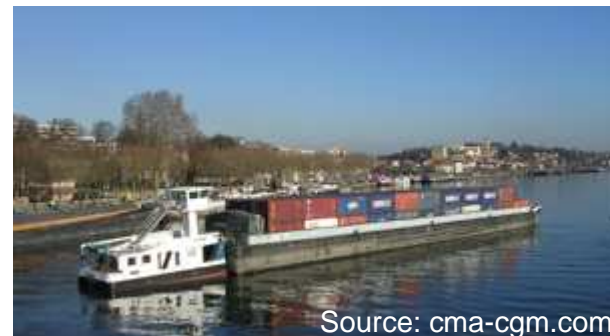
(source: www.cma-cgm.fr)



Rail Link : transport ferroviaire



LTI France : transport routier



River Shuttle Contenairs : transport fluvial sur la Seine et l'axe Rhône - Saône

Que retenir ?

La stratégie de la CMA CGM pour être un des leaders mondiaux:

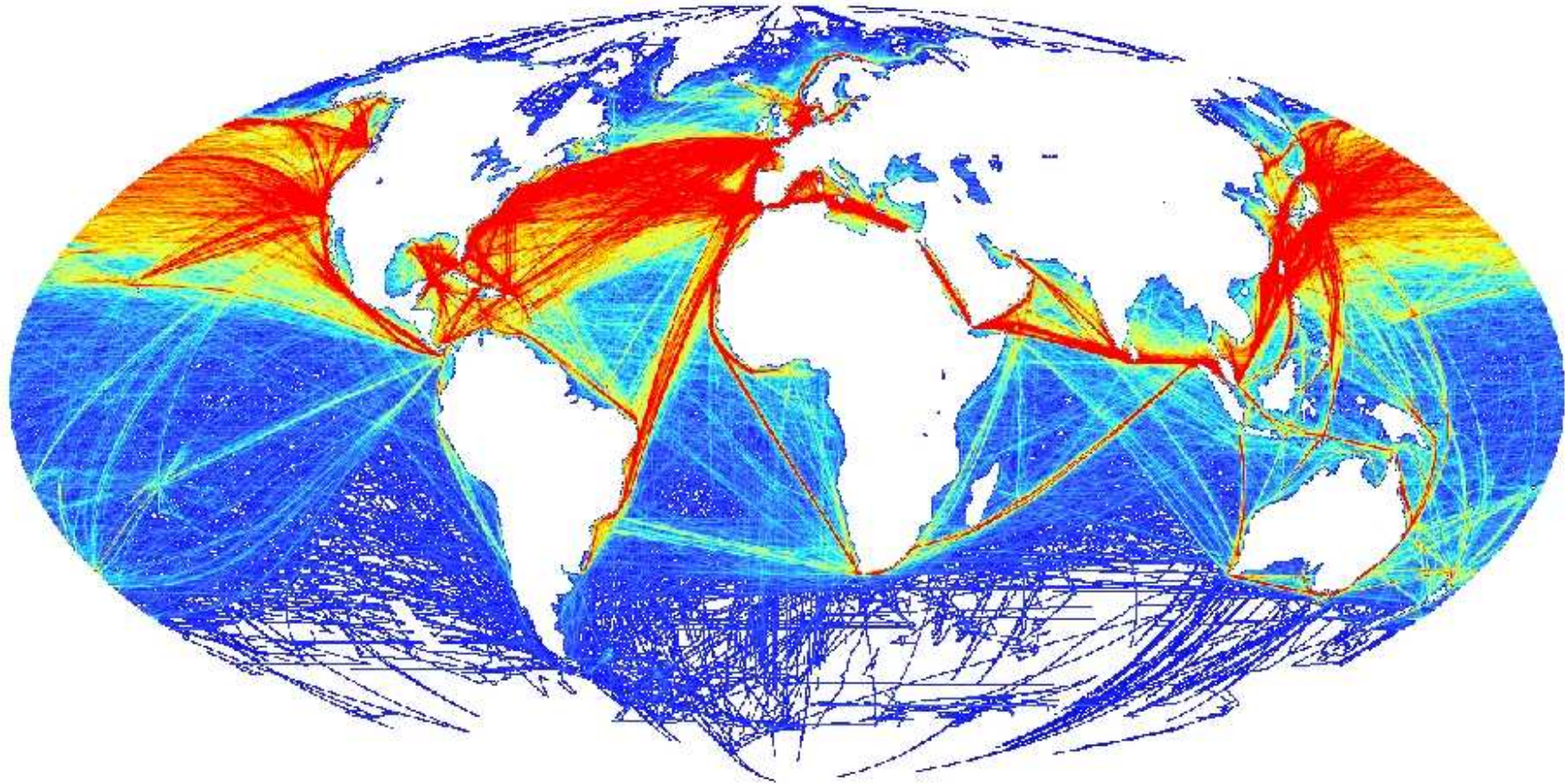
- Avoir une flotte performante (récente et peu chère)*
- Éviter les conteneurs vides*
- Choisir les routes maritimes les plus rentables*
- Développer l'intermodalité*

D'où l'importance de la logistique dans ces grandes compagnies

⇒ Une compagnie qui est un acteur majeur de la mondialisation des échanges

Mise en perspective => **Croquis des grandes routes maritimes
et points stratégiques**

Les grandes routes maritimes dans le monde



Source: NCEAS (National Center for Ecological Analysis and Synthesis)

Sur le croquis, faire apparaître :

- **La principale route maritime mondiale**

- **Les principaux ports et pôles du commerce mondial:**

Rotterdam (Europe Ouest)

Shanghai/Singapour (Asie Est)

New-York/Los Angeles (Amérique Nord)

-Les **canaux** de Suez et Panama, les **détroits**, les **caps**