

Synthèse de la présentation

Pierre Cariou

Professeur Associé Euromed Management

Les enjeux stratégiques du slow steaming

Modérateur: Elisabeth Gouvernal

à l'Union des Ports de France / Association pour le Développement des Ports Français

Rédacteur : Kevin Pereira (IFSTTAR – Unité SPLOTT)

1) Introduction

Pour le Séminaire maritime EMAR, le professeur Cariou présente le principe du Slow steaming et les enjeux stratégiques qui en découlent pour les armateurs, les chargeurs et les ports. Il nous expose ici les différentes composantes de la problématique de réduction de la vitesse des navires.

Son travail a d'abord été inspiré par ses études sur les émissions de CO₂ qui sont proportionnelles à la consommation de carburant, ce qui a conduit l'économiste à s'intéresser à l'impact de la réduction de la vitesse des navires sur la consommation. Cependant, une telle réduction s'accompagne aussi de contraintes qui requièrent un certain nombre d'ajustements organisationnels.

Les prochaines années verront-elles un renforcement et une généralisation du Slow steaming ? Comment ce principe peut-il être introduit quand les marchés apparaissent peu favorables à son application et quel est son impact sur les ports ? C'est précisément autour de ces interrogations que Pierre Cariou conduit son exposé.

2) Principe général du Slow Steaming

Le Slow steaming est une stratégie des armateurs qui consiste à procéder à une réduction de la vitesse des navires, tout en conservant généralement inchangées les caractéristiques des services. L'objectif affiché est de réduire le carburant consommé et de diminuer ainsi les coûts de fonctionnement. C'est en 2008, au début de la crise économique, que ces stratégies ont été déployées sur certains marchés.

Deux règles permettent d'illustrer le principe. D'une part, la puissance requise pour le moteur principal est une fonction cubique de la vitesse. Une réduction de 10% de la vitesse entraîne alors une réduction de 27 % de la puissance du moteur. D'autre part, la consommation en tonne-mille est une fonction carrée de la vitesse (10% réduction de vitesse = 19% de la consommation). La prise en compte de ces rapports devient déterminante lorsqu'on sait que le coût en carburant représente entre 30 et 50% du coût d'une ligne régulière et que le coût du fuel reste par ailleurs soumis à d'importantes fluctuations.

Toutefois, la réduction de la vitesse des navires impose des contraintes supplémentaires et des ajustements importants. Pour les armateurs qui cherchent à maintenir des fréquences hebdomadaires, il devient en effet obligatoire d'introduire de nouveaux navires. Les économies de carburants sont

alors à mettre en balance avec les coûts additionnels liés à l'ajout des navires. Aussi, pour que ces stratégies soient intéressantes, il faut que l'impact sur la demande reste relativement faible et que les gains ne soient pas contrebalancés par une chute de revenus. Le navire peut en effet mettre entre 7 et 14 jours supplémentaires si 1 puis 2 navires sont ajoutés, ce qui conduit inévitablement à l'augmentation du transit-time.

Si tous les concurrents se tournent vers la même stratégie et que la réduction de la vitesse est limitée, on peut penser qu'ils conserveront les mêmes parts de marché, sans réduction significative de la demande. Dans le même temps, si la qualité du service s'en trouve détériorée en termes de transit-time, et ce sans baisse du prix du transport, on peut imaginer de nouvelles réorganisations des flux d'importations et d'exportations.

Si en 2008, tous les éléments semblaient réunis pour que les armateurs optent pour une stratégie de Slow steaming, que se passera-t-il dans les prochains mois/années ?

3) Vers une généralisation du Slow Steaming?

Tout d'abord, il existe un nombre important de marchés pour lesquels le Slow steaming s'est mis en place de façon limitée.

En outre, même sur les marchés où il a été le plus mis en œuvre (plus de 80% des services par exemple en Europe et Extrême Orient), le nombre de services en super-Slow steaming (à une vitesse inférieure à 15 nœuds) était ainsi plus important en 2009 qu'aujourd'hui. La piraterie rencontrée au large de la Somalie constitue à ce titre un frein pour la généralisation du Slow steaming car ralentir significativement la vitesse c'est aussi augmenter les risques d'attaque.

Selon Maersk Line, ces stratégies vont cependant perdurer en raison du coût du carburant et des prochaines réglementations environnementales. Le navire triple E de Maersk (Economy of Scale, Energy efficiency, Environmentally improved), à 18000 E.V.P, sera conçu pour aller au maximum à une vitesse de 23 nœuds, contre 25 pour les précédents navires.

A l'heure actuelle, ce sont surtout les chargeurs qui semblent souffrir de ces stratégies et qui détiennent sûrement la réponse. Il faut désormais plus de temps pour envoyer la marchandise, ce qui peut avoir de réelles répercussions en termes de compétitivité et d'organisation de leur chaîne logistique. Si le prix reste le même, l'enjeu est aussi pour eux de bénéficier de la part du gâteau, au même titre que les armateurs. La logique du chargeur apparaît de ce fait plus complexe que la logique de l'armateur. Autant d'éléments qui ne permettent pas d'avoir une vision catégorique sur une possible généralisation du Slow steaming, surtout dans l'hypothèse où elle pourrait renforcer la tendance du « Near Sourcing ».

4) Implications pour les ports : l'exemple des services Europe du Nord/Amérique du Sud

Les ports sont également affectés par les stratégies de slow steaming, même si la fréquence des escales ne varie que peu. Tout d'abord car l'impact de ces stratégies sur les flux import/export affecte leurs trafics. La nécessité de remplir les navires conduit les armateurs à réorganiser leur service, à l'instar de l'ajout du port de Tanger dans la remontée des services Europe du nord/Amérique du sud, alors qu'à la descente, les services sont en revanche restés quasiment identiques. C'est donc au niveau de la

remontée qu'il y a eu des changements avec un rééquilibrage des flux alors que jusqu'à présent les importations européennes de produits frais du Brésil portaient les échanges. Ainsi, pour les ports, on peut observer trois différentes tendances. Une stabilisation voire une amélioration pour les services concernant l'Europe du Nord/Amérique du Sud, tirant partie d'une croissance des économies Sud-Américaines bien supérieure à celle des pays Européen. Une détérioration des services pour l'Amérique du Sud/Europe du Nord qui inclut aujourd'hui un transbordement qui s'explique par la contrainte de remplissage des navires. Enfin, une réduction du nombre de services, la tendance étant généralement de remplacer des services utilisant des navires de moyenne taille (2000-4000 evp) par un nombre plus réduit de service avec plus de navires mais de plus grande taille (4000-6000 evp).

5) Conclusions

La réaction des chargeurs sera certainement déterminante dans un avenir proche. Vont-ils continuer à accepter cette situation dans laquelle ils apparaissent dépendants ? Vont-ils adapter leur chaîne logistique ou réorganiser leur chaîne ? L'évolution du prix du fuel ne peut en tout cas être considérée comme le seul indicateur de la possible généralisation de ces stratégies.

Dans le même temps, les armateurs vont-ils s'entendre pour proposer un service généralisé à 15 nœuds par exemple ? De leur point de vue, on peut imaginer qu'ils estiment que l'impact sur la demande restera faible tant que tous les armateurs adoptent la même stratégie, les stratégies d'alliances et d'échanges d'espaces étant une façon de s'en assurer.

Pour les ports, certains pourraient subir les conséquences de ces stratégies de rationalisation des lignes, ce qui aboutirait à la concentration des trafics sur un nombre limité de ports, en particulier pour des ports ayant un fort potentiel de transbordement, mais aussi à un rééquilibrage des flux import/export.

6) Questions et thèmes discutés dans la salle

- **Historique du Slow-Steaming**

Le Slow steaming n'est-il pas une stratégie d'ajustement observée en période de crise et qui apparaît dès que les rémunérations des armateurs sont faibles ? Le phénomène n'est pas nouveau en effet. Après le premier choc pétrolier de 73, on a fait descendre la vitesse des navires. Même si le contexte apparaît différent aujourd'hui, on peut souligner que la logique est connue depuis 40 ans.

Le slow steaming n'est-il pas alors dépendant du prix élevé de la tonne de fuel ? Sans cette situation anormale, les armateurs se seraient-ils lancés dans cette stratégie ?

- **Le point de vue des chargeurs et l'avenir du Slow steaming**

2009, le silence des chargeurs sur la montée en puissance du slow steaming ne s'explique-t-il pas par une période d'inertie nécessaire à l'observation de répercussions sur leur activité. Tous les coûts supplémentaires sont-ils imputés aux chargeurs ? L'équation est-elle équitable vis-à-vis des armateurs ? Si en 2009, certains chargeurs n'étaient pas mécontents de voir arriver leurs marchandises plus tard, qu'en est-il aujourd'hui ? Quels changements cela va-t-il générer dans les méthodes de travail ?

- **Les contraintes organisationnelles : les ports et la desserte**

Le fait de rajouter des navires se traduit par une difficulté liée à la possibilité de trouver suffisamment de conteneurs disponibles. Il y a de ce fait une diminution des capacités qui se répercute sur le stationnement et sur le repositionnement des conteneurs. Dans une perspective de massification, ces éléments peuvent constituer une contrainte importante. On privilégie alors le transport routier dès que l'on dépose les conteneurs. Aussi, afin de rattraper le temps perdu en mer, on essaye d'opter pour des solutions plus rapides sur la partie terrestre (plutôt camion que fluvial notamment).

- **Slow Steaming et environnement**

Par conséquent, le Slow steaming est-il durable ? Les formes d'organisation observées sur terre ne sont-elles pas plus préjudiciables pour l'environnement en rapport aux gains énergétiques finalement enregistrés en retour sur la partie mer ? On peut faire référence à la nécessité de rattraper le temps perdu, ce qui se traduit par des solutions qui ne favorisent pas l'utilisation du transport alternatif.

Par ailleurs, comment la pression environnementale influera-t-elle sur les armateurs avec la mise en place de nouvelles taxes notamment ? Les préconisations de la Loi Grenelle ainsi que les nouveaux systèmes d'affichage de CO2 peuvent laisser penser que la grande vitesse à 24 nœuds n'a pas de véritable avenir.