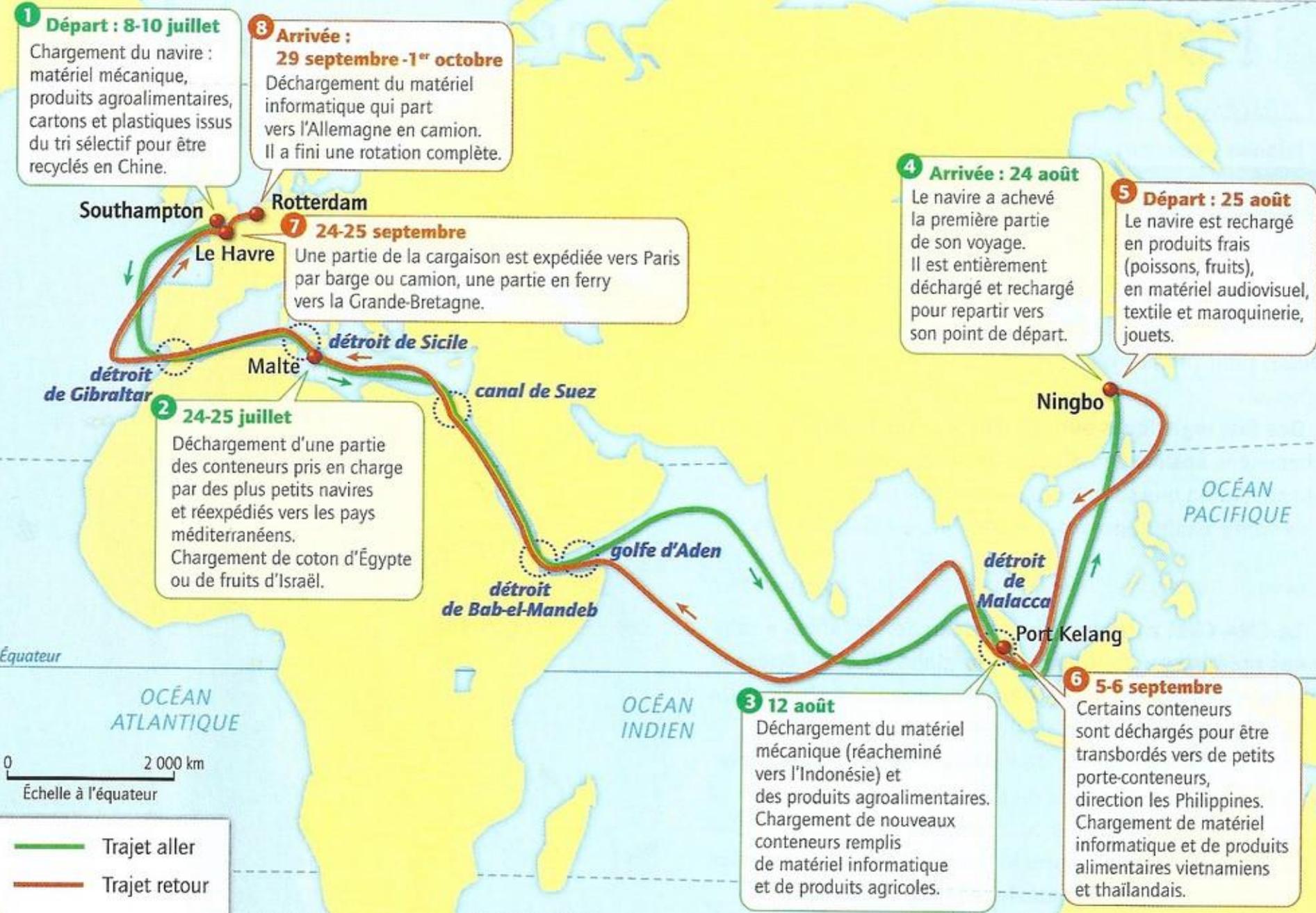
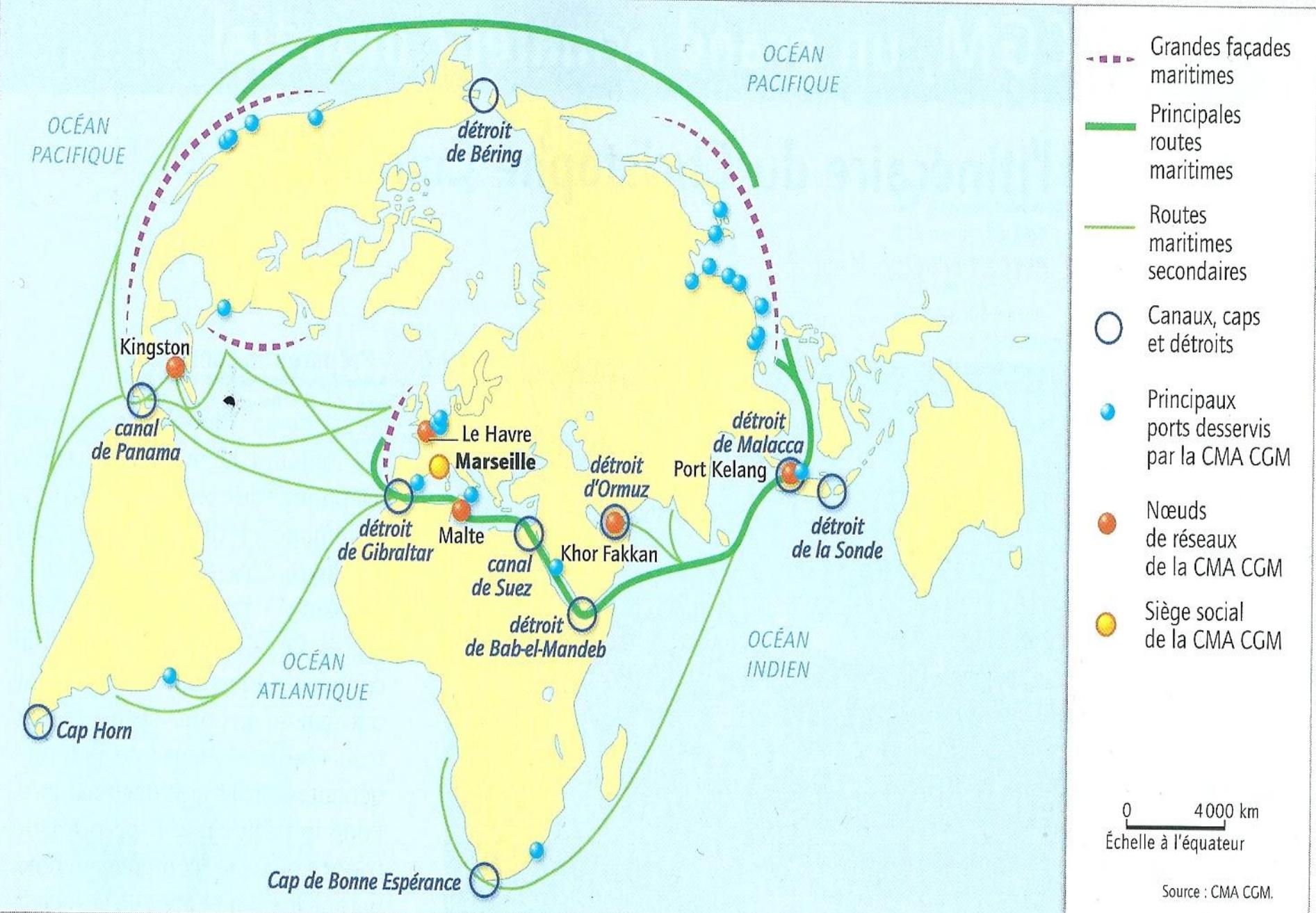
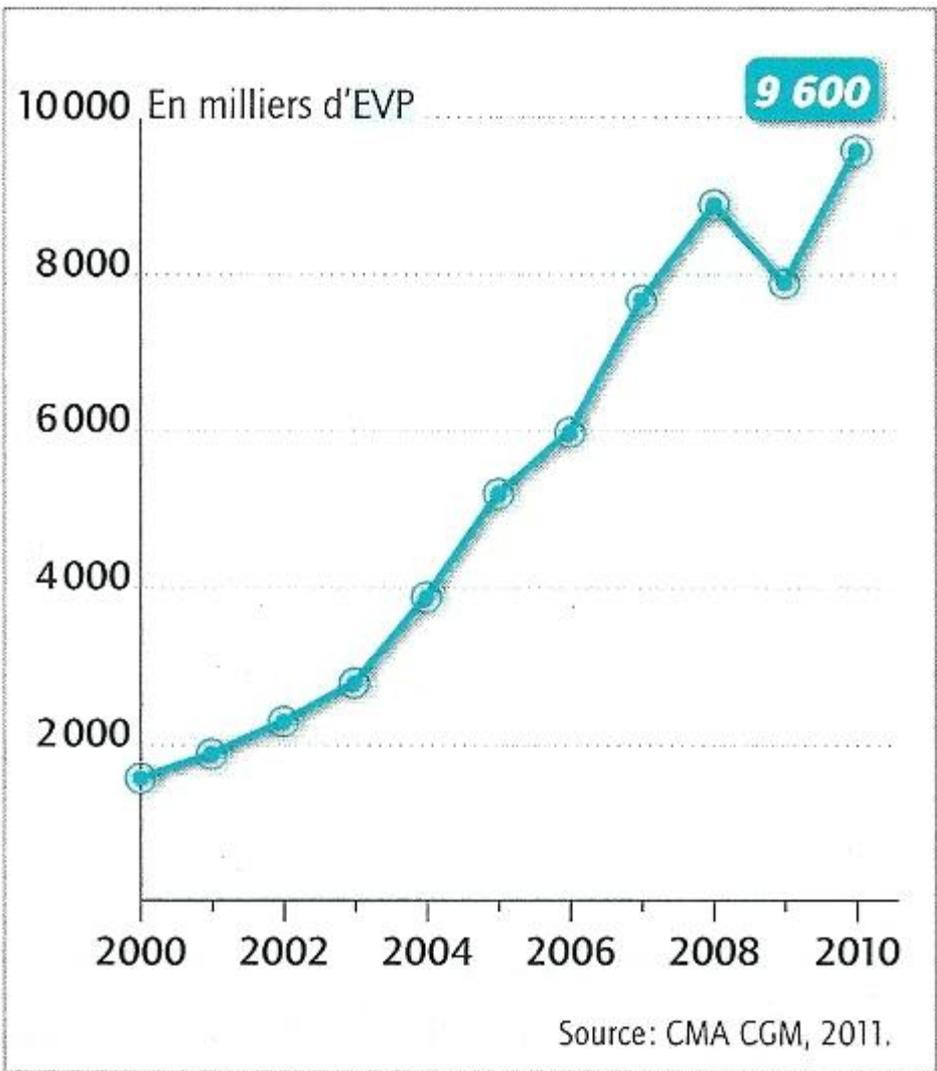


DOCUMENTS

Apprendre à décrire un trajet grâce à une tâche complexe sur le voyage d'un porte-conteneur





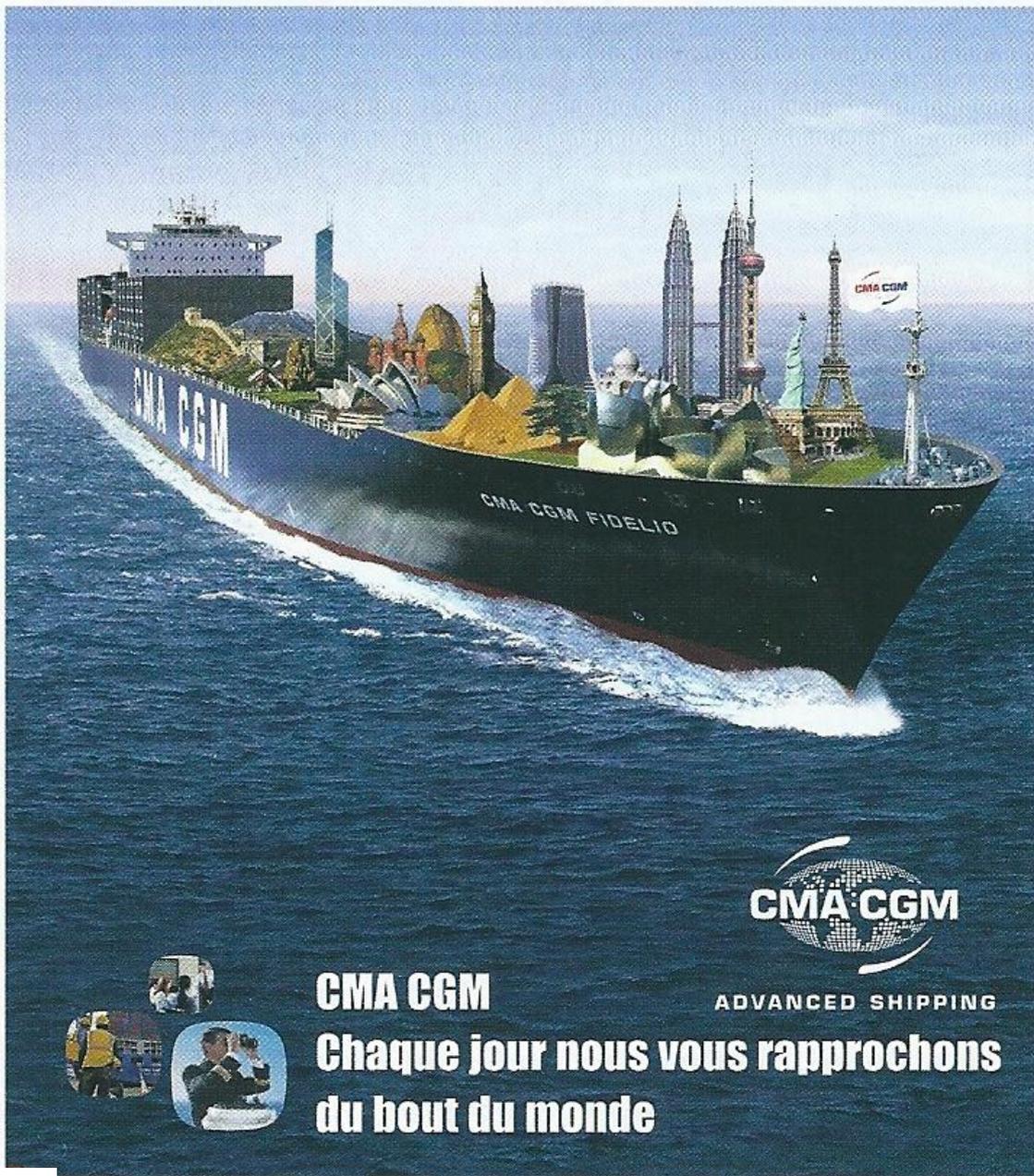


Le trafic conteneurisé de la CMA CGM



Le Christophe Colomb est le plus grand porte-conteneurs français

Il a été construit dans les chantiers de Daewoo en Corée et est 10 fois plus grand que les porte-conteneurs d'il y a trente ans.



ADVANCED SHIPPING

CMA CGM
**Chaque jour nous vous rapprochons
du bout du monde**

Publicité de la CMA CGM, 2010

Document 5



Le conteneur, une révolution dans le transport maritime

Il a été embarqué sur les premiers navires en 1956 puis adopté par tous les armateurs mondiaux. Plus d'1,5 million de conteneurs sont fabriqués chaque année, dont les deux tiers en Chine.

CMA CGM

Par camion



Filiale créée en 1986

- ▶ Flotte de 200 camions en France au départ des principaux ports (Le Havre, Fos-Marseille, Dunkerque)
- ▶ Capacité : entre 15 000 et 20 000 EVP/semaine
- ▶ Permet une livraison « porte-à-porte »

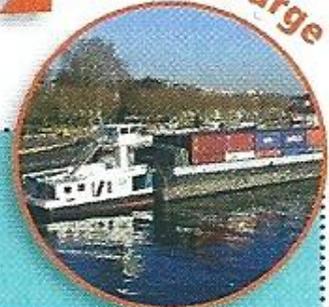
Par train



Filiale créée en 2010

- ▶ Rail link Europe relie les grands ports à toute l'Europe.
- ▶ Rail link Algérie relie les ports d'Afrique du Nord à l'ensemble du Maghreb
- ▶ Capacité : 6 000 EVP/semaine

Sur barge



Filiale créée en 2010

- ▶ Transport sur fleuves (Seine ; Saône et Rhône)
- ▶ Capacité : 750 EVP/semaine
- ▶ Transport respectueux de l'environnement

Les filiales du groupe

La CMA CGM, 3^e compagnie mondiale

« Le groupe CMA CGM est issu de la fusion en 1978 de la Compagnie générale maritime (CGM) et de la Compagnie maritime d'affrètement (CMA). Il dispose aujourd'hui de 370 navires présents sur 200 lignes, avec près de 17 000 salariés et 9 millions de conteneurs transportés. Pionnier en Chine, le groupe rayonne désormais depuis 15 ports chinois vers 33 destinations, avec un bateau partant toutes les six heures. Le groupe a été aussi l'un des premiers à saisir l'intérêt d'investir dans les ports pour sécuriser son trafic. Il est ainsi présent dans 29 autorités portuaires comme à Malte, où il a obtenu la concession du port pour 60 ans afin d'y installer un véritable "hub" [doc.6].

La compagnie a d'autre part 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 de ces canaux. Enfin, la CMA CGM cherche aussi de plus en plus à maîtriser l'ensemble de la logistique, en livrant le client jusqu'à sa porte, ce qui l'oblige à devenir opérateur ferroviaire et routier. »

D'après JEAN-CLAUDE BOURBON,
« La CMA CGM, l'insatiable géant des mers »,
La Croix, 6 avril 2009.

La peur des pirates

«Face à la recrudescence des actes de piraterie, la compagnie française CMA CGM instaure un “bonus de risque” pour ses équipages qui naviguent dans le golfe d’Aden: un doublement du salaire des personnels navigants “durant le transit dans le secteur à haut risque” de la zone. Le groupe indique que 65 navires (notamment des grands porte-conteneurs) empruntent chaque mois le golfe d’Aden. La compagnie maritime assure avoir mis en place “un dispositif de sécurité très rigoureux” contre d’éventuelles attaques. Depuis plusieurs mois, le golfe d’Aden, au large de la corne Est de l’Afrique, est le théâtre d’actes de pirateries de plus en plus préoccupants. Une coalition navale internationale est pourtant sur zone pour tenter de sécuriser cette voie stratégique.»

«CMA CGM instaure un bonus de risque pour le golfe d’Aden», *20 minutes*, 3 déc. 2008.

Document 9

Préparer un conteneur Document 10

« 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 par train ou sur barge, un bateau à fond plat. Le client “empote” (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 sera seulement “dépoté” chez le destinataire). 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.

