



L'essentiel Zoom

+100 %

+200 % ou plus : les témoignages sur l'envolée des taux de fret facturés aux chargeurs français et européens pour le transport de leurs conteneurs maritimes se sont multipliés en début d'année. Des propos souvent alarmistes, voire désespérés, non exempts d'un certain flou sur les périodes de référence, les liaisons et les types de conteneurs concernés ou le degré d'urgence des embarquements. Mais sans conteste, l'augmentation en germe dès le troisième trimestre 2020 s'est emballée en quelques semaines, et des niveaux de prix inédits ont été atteints.

Une réaction en chaîne

Point de départ : la mise au point mort des économies mondiales au printemps, avec une demande de transport conteneurisé en recul de -30 %. En conséquence : au deuxième trimestre, forte réduction de l'offre de capacité par les armateurs alors que l'activité reprend dans les usines et les ports chinois, suivie d'un brusque appel d'air à l'importation aux États-Unis mi-2020. Le lucratif trafic transpacifique aimante armateurs et conteneurs, avec des congestions de certains ports (de transbordement ou à destination) qui contribuent à dégrader la fiabilité des opérations, immobilisent des conteneurs et entraînent des frais supplémentaires. Entre-temps, les marchés européens reprennent et doivent s'accommoder d'une offre resserée sur le flux Asie, et du peu de conteneurs disponibles pour l'export vers le reste du monde (rapatriés illico vers la Chine). À l'heure où beaucoup tâchent de reconstituer des stocks res-

treints au plus fort de la crise, c'est à la demande de s'envoler de +30 %, sur fond de désorganisation des flux et d'éparpillement des conteneurs, avec des liaisons ralenties, des aléas démultipliés.

Entre janvier et décembre 2020, le taux de fret pour un EVP (équivalent 20 pieds) en prove-

nance de Chine serait passé d'environ 2 000 \$ à près de 4 900 \$, notait-on à l'occasion d'un webinar monté début février par le Club Apex qui a réuni des acteurs tournés vers l'international de la région Sud. Dans d'autres cénacles, on évoquait des tarifs au-delà des 10 000 \$ sur le marché spot.

Même dans le cadre d'accords négociés, les délais de prise en charge se voyaient décalés, des surcharges diverses s'ajouter, des frais portuaires s'ajouter et les délais port à port se rallonger. La situation est devenue critique pour beaucoup, sans vraiment savoir si l'approche du Nouvel An chi-

Des flux en mal de conte





Zoom L'essentiel



La mécanique des flux internationaux s'est grippée sur fond de crise sanitaire, avec une flambée inédite des prix du transport maritime conteneurisé qui assure l'essentiel des échanges, notamment sur l'axe Asie-Europe. Retour sur une réaction en chaîne, dont les effets devraient se tempérer d'ici le deuxième semestre.

neurs

L'impact chiffré par Euler Hermes

Au-delà des déboires de chargeurs, le spécialiste de l'assurance-crédit Euler Hermes a estimé début février l'impact plus macroéconomique de la pénurie de conteneurs, conjuguée à une appréciation de la monnaie chinoise :

+ 6 % sur les prix à l'importation en Europe jusqu'en avril par rapport à la même période en 2020. L'impact du renchérissement du transport a même doublé par rapport à novembre, et il est sensiblement plus élevé que pour le marché américain.

- 4,5 à -7 points de marge pour les entreprises de la zone euro sur ce premier semestre, avec un delta lié à leur possibilité ou non de jouer sur le prix de leurs produits sans en affecter la demande. L'impact pourrait atteindre - 23 Md€ sur la rentabilité des entreprises françaises, et même - 35 Md€ pour les allemandes.

- 1,2 point de croissance au niveau du PIB de la zone euro sur 2021 et - 0,7 point aux USA, en tenant aussi compte du rallongement de l'approvisionnement de certains secteurs manufacturiers, voire de possibles ruptures dans le cas des semi-conducteurs, avec déjà de premiers effets sur l'automobile.

nois mi-février allait handicaper les opérations sur les ports chinois, ou au contraire contribuer à y faire baisser la pression en mettant entre parenthèses les usines locales pour 10 à 15 jours.

Quelles marges de manœuvre ?

Interrogé courant janvier pour le n° 35 de *Supply Chain Magazine*, le directeur des opérations supply chain EMEA de Lexmark, Nicolas Jammot, nous indiquait qu'au-delà de prix prohibitifs, il y avait une pénurie pure et simple pour certains types de conteneurs (high cube dans ce cas, réfrigérés pour d'autres acteurs). D'où l'impératif pour les équipes de revoir leurs pratiques en matière d'emballage ou d'optimisation des chargements, de chercher des transporteurs alternatifs en marge des accords négociés, voire d'axer le S&OP sur une repriorisation des opérations, tout en mobilisant des capacités de stockage temporaires.

L'alternative aérienne ? Le secteur est lui-même engorgé et renchéri par une réduction de - 45 % de l'offre sur ce début d'année, vu que le trafic passagers reste en berne alors que ses soutes assurent habituellement 70 % du fret aérien, notait Philippe de Crécy, vice-président Air Freight Europe de Bolloré Logistics lors d'un autre webinar sous l'égide de France Supply Chain. Et le train au départ de l'Asie ? Il est en plein essor mais l'offre reste limitée, d'ailleurs aussi freinée par la disponibilité de conteneurs. Quant à injecter de nouveaux conteneurs, leur fabrication en Chine pâtit des tensions sur le marché de l'acier. De fait, beaucoup de facteurs sont à réaligner pour un retour à la sérénité, sinon à la normale, envisagé à partir de mi-2021.

MAXIME RABILLER