



Sur le canal de Suez, le 29 décembre 2023. Près de 20% de la flotte mondiale de conteneurs a été réorientée sur d'autres routes maritimes.

La crise en mer Rouge déboussole le fret maritime

Avis de gros temps pour le commerce mondial: les menaces des Houthis sur le trafic au large du Yémen ont provoqué une brutale remontée des taux de fret. Les armateurs sont contraints de revoir leurs chaînes logistiques.

Au 12^e étage de la tour CMA CGM à Marseille, la tension est montée d'un cran au *Fleet navigation center*. Véritable centre névralgique, c'est là que sont contrôlés en temps réel les 620 navires du numéro trois mondial du transport maritime. Depuis le 4 janvier et la revendication sur les réseaux sociaux par les rebelles houthis d'une attaque contre un porte-conteneurs de la compagnie qui se dirigeait vers le port égyptien d'Alexandrie, les commandants de bord ont redoublé de vigilance derrière leurs immenses écrans, en liaison permanente avec leurs alter ego en mer. « *Aucun navire n'a été touché, et nous évaluons la situation heure par heure* », tient

à préciser la compagnie sans faire davantage de commentaires. Depuis la mi-novembre, cette faction yéménite sème le chaos à l'entrée de la mer Rouge, sur le détroit de Bab-el-Mandeb, au nom de sa solidarité avec le Hamas palestinien dans la guerre qui l'oppose à Israël depuis le 7 octobre. Vingt-cinq attaques à l'aide de drones et de missiles ont été recensées par l'armée américaine. De quoi considérablement déstabiliser cette autoroute maritime où transite 20% du volume mondial de conteneurs. Une force multinationale de protection maritime a été mise en place par les Etats-Unis dans la zone. En attendant une éventuelle intervention américaine – l'administra-

COUP DE CHAUD

Prix des tarifs de conteneurs de 40 pieds (en milliers de dollars)

3
2.5
2
1.5
1

2023

SOURCE : DREWRY WORLD CONTAINER RATES

CMA CGM va doubler ses prix à partir du 15 janvier.

tion Biden est sous pression pour réaliser des frappes directes au Yémen –, la plupart des armateurs ont renoncé à emprunter le canal de Suez et détourné leur flotte vers le cap de Bonne Espérance, au large de l'Afrique du Sud. C'est le cas du géant danois Maersk qui a annoncé le 5 janvier suspendre « *jusqu'à nouvel ordre* » tout transit dans la mer Rouge. Idem pour le leader helvético-italien MSC et l'allemand Hapag-Lloyd. CMA CGM fait encore passer certains bâtiments, mais au compte-gouttes. Au total, près de 20% de la flotte mondiale de conteneurs a été réorientée, selon les données de Kuehne + Nagel. Une mauvaise nouvelle pour le commerce. Outre l'allongement des tra-

Arnaud/AFIP





jets, de dix à vingt jours, selon les bateaux, c'est le risque d'une nouvelle flambée des prix qui inquiète le milieu. Après un fort reflux l'an dernier, lié au ralentissement de l'économie mondiale, les tarifs du fret repartent à la hausse. CMA CGM annonce un doublement de 3000 à 6000 dollars à partir du 15 janvier pour le transport d'un conteneur de 40 pieds (la taille standard entre l'Asie et l'Europe), suivant l'inflation des tarifs du leader mondial MSC (de 2900 à 5900 dollars). « L'un des indicateurs de référence pour mesurer les tarifs de fret des marchandises acheminées depuis la Chine, le Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), a quasiment doublé en quelques semaines, s'inquiète un industriel. Lors du Covid, les cours s'étaient emballés du fait de la pénurie de conteneurs et des goulets d'étranglement dans les ports. » Cette fois, la situation est tendue en raison du Nouvel An chinois, le 10 février. « Tous les bateaux sont pleins en raison de l'afflux de marchandises en provenance d'Asie, poursuit notre interlocuteur. Les entreprises se pressent de faire acheminer leurs cargaisons avant que les usines du monde se mettent à l'arrêt. »

Coût répercuté

Difficile pour l'heure d'évaluer l'ampleur de cette crise. Selon Peter Sand, expert à Xeneta, la plateforme de comparaison des prix maritimes, « chaque voyage entre l'Asie et l'Europe du Nord pourrait coûter 1 million de dollars supplémentaires. C'est un coût qui sera finalement répercuté sur les consommateurs », prévient-il. Les armateurs économisent sur les frais de péage du canal de Suez, qui peuvent atteindre les 600 000 dollars par navire, mais doivent dépenser davantage à cause de l'allongement des trajets, notamment en carburant pour augmenter la vitesse et combler les retards. A

cela s'ajoute le risque de pénuries lié à la désorganisation de la logistique ou au manque de navires en raison des rotations plus longues. Même si les compagnies ont utilisé les profits faramineux engrangés en 2021-2022 pour acheter des centaines de nouveaux bateaux, ces derniers commencent à peine à être livrés.

Côté entreprises, le géant suédois de l'ameublement Ikea a déjà prévenu qu'il pourrait faire face à des contraintes de disponibilité pour certains produits. Le groupe Danone a confirmé que la plupart de ses expéditions avaient été détournées et qu'il chercherait des plans alternatifs par voie maritime ou routière, si la situation l'exigeait.

« Relocalisation »

« Tout cela ne va pas améliorer les affaires de l'industrie automobile française et européenne », se lamente pour sa part Claude Cham, le président de la Fiev (équipementiers français). D'autant que les perturbations de la mer Rouge amplifient l'impact sur le commerce mondial de la congestion du canal de Panama, à sec (lire encadré). En 2021, lors du blocage du canal de Suez pendant six jours par un porte-conteneurs de la compagnie Evergreen, il avait fallu plusieurs mois aux chaînes d'approvisionnement mondiales pour retrouver leur rythme normal.

« Une chose est sûre, veut croire Claude Cham, cette nouvelle crise plaide en faveur d'un mouvement de relocalisation. » Elle conforte aussi la nouvelle stratégie de développement des compagnies mari-

CMA CGM, dans la logistique terrestre et le transport aérien pour contourner les goulets d'étranglement. D'autres, comme le danois Maersk, investissent dans des entrepôts portuaires pour minimiser les risques de rupture d'approvisionnement. Si cette crise est une mauvaise nouvelle pour le commerce

mondial, elle ne l'est pas pour les compagnies maritimes qui tireront profit du rallongement des trajets. Les investisseurs ne s'y sont pas trompés : en Bourse, les cours de Maersk et d'Hapag-Lloyd sont respectivement en hausse de 16% et de 26% depuis le début de l'année.

Pauline Damour

