

## Pourquoi la crise mondiale de la logistique va durer

La reprise économique mondiale provoque des bouchons à tous les étages, dans le transport maritime, routier, ou la manutention portuaire. Ajouter de nouveaux navires ne suffira pas à régler le problème, qui touche toute la chaîne et devrait persister durant une grande partie de 2022.



Les blocages actuels en termes de manutention portuaire ne concernent pas que les ports chinois, mais également leurs homologues européens ou nord-américains. (Ding Ting/XINHUA-REA)

Par [Denis Fainsilber](#)

Publié le 18 oct. 2021

Des navires à l'ancre au large, des ports qui attendent une semaine pour décharger leur marchandise, des prix du transport multipliés par 5 depuis dix-huit mois, voire par 10 sur certaines routes, des conteneurs vides qui s'empilent dans les ports en attendant un navire pour les rapatrier en Asie, des industriels qui ratent des ventes faute de matières premières ou de composants... Depuis des mois, [les chaînes logistiques mondiales sont à flux tendus](#), et les clients des transporteurs, impuissants face aux blocages à tous les étages, sur les nerfs.

« Aujourd'hui, on a un marché très fort sur certaines routes maritimes et une offre de transport rationnée. Jamais l'on a vu un tel effet ciseaux. Les problèmes dépassent largement le maritime, c'est l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement qui est

disruptée. Même si les armateurs ont pris plein d'initiatives pour remédier à la situation, beaucoup de terminaux portuaires restent très engorgés, et il règne une vraie dégradation de la qualité de service », témoigne Anne-Sophie Fribourg, vice-présidente de la commission maritime de TLF Overseas, le syndicat professionnel des organisateurs de transports.

## **15.000 dollars par conteneur**

Actuellement, tout client (distributeur, industriel...) doit prévoir 4 à 6 semaines simplement pour réserver ses capacités en conteneurs. Il doit ensuite composer avec d'importants retards pour le transport (une bonne semaine de perdue sur l'axe Asie-Europe, qui prend habituellement environ 85 jours), et les redoutables « surestaries », ces majorations tarifaires imposées aux affréteurs indexées sur le temps d'attente dans les ports. Le tout en payant [15.000 dollars pour acheminer un conteneur de 40 pieds](#) entre la Chine et l'Europe, contre 2.000 dollars avant la crise. Une hyperinflation qui va renchérir le prix de vente en magasin des produits importés.

De l'avis des professionnels du « shipping », cet engorgement planétaire devrait durer au moins jusqu'à l'été prochain, voire la fin 2022. Les seuls gagnants ? Les grands armateurs mondiaux, qui pourraient réaliser ensemble des bénéfices de 100 milliards de dollars en 2021, selon le cabinet Drewry Maritime Research - soit plus de 15 fois leurs profits cumulés de 2019 !

## **Ajout de nouveaux navires**

Face à cette grande pagaille, quelles solutions se dessinent ? Elles ne sont ni simples à mettre en oeuvre ni immédiates. Sur les capacités de transport, les armateurs ne sont pas restés les bras croisés depuis le retournement de l'été 2020. « La capacité mondiale du transport maritime conteneurisé a augmenté de 4,06 % entre juin 2020 et juin 2021, et même de 9,1 % pour la flotte de CMA CGM », explique-t-on au sein de l'armateur français.

Ce dernier a réceptionné [neuf porte-conteneurs géants](#) de 23.000 « boîtes », acquis 45 bateaux d'occasion supplémentaires et commandé 800.000 conteneurs en quinze mois, malgré la pénurie chez les fabricants chinois, pour atteindre 4,8 millions d'unités. De quoi augmenter les rotations et les escales. D'autres opérateurs ont passé commande plus récemment, pour des nouveaux navires devant arriver en 2023-2024.

Mais même en faisant tourner toutes leurs capacités (1 % seulement des navires sont actuellement en maintenance), les armateurs ont encore du mal à répondre à la demande. Dopé par la reprise économique sur plusieurs continents, le trafic portuaire mondial devrait grimper de 10 % cette année, soit quatre fois plus qu'en 2019. Surtout, une partie de la croissance de la flotte est artificiellement gelée par les

encombres dans les ports. « Les armateurs ont commandé des bateaux, mais ils sont en attente d'escale. Chaque navire ne fait pas sa rotation habituelle, et le « temps de boucle » d'un conteneur (son voyage aller-retour) s'est allongé de 20 %. Résultat, 13 % de la capacité disponible sont artificiellement retirés du marché, à cause de ce manque de disponibilité des bateaux », selon Anne-Sophie Fribourg de TLF.

## **Bouchons sur la partie terrestre**

Les bouchons, donc les possibles remèdes, concernent avant tout la partie terrestre des acheminements, actuellement en mal de salariés. « Il y a beaucoup de difficultés de recrutement de transporteurs routiers, opérateurs portuaires, ou caristes. Ces métiers ont été affectés par la pandémie », explique un professionnel. D'où les empilages de conteneurs en attente de chargement ou déchargement.

En attendant de résoudre ce lancinant problème, les armateurs [contournent l'obstacle des ports les plus encombrés](#), comme Los Angeles, Singapour, Rotterdam ou Felixtowe en Grande-Bretagne, et visent des escales moins surchargées. En France, Le Havre ou Dunkerque servent actuellement de points de délestage pour les gros porte-conteneurs, quitte à utiliser ensuite un bateau plus petit jusqu'à la destination finale des marchandises.

Dans certains cas, les gros distributeurs inquiets pour leurs commandes à l'approche de la saison des fêtes, comme Walmart aux Etats-Unis ou Ikea en Europe, affrètent des navires pour leur propre compte. Mais cette coûteuse solution de secours ne peut être pérenne. D'autres misent sur des trajets en camion, qui effectuent la rotation Chine-Europe en près de 25 jours, en parallèle de la « route de la soie » ferroviaire, mais avec des quantités par nature limitées.