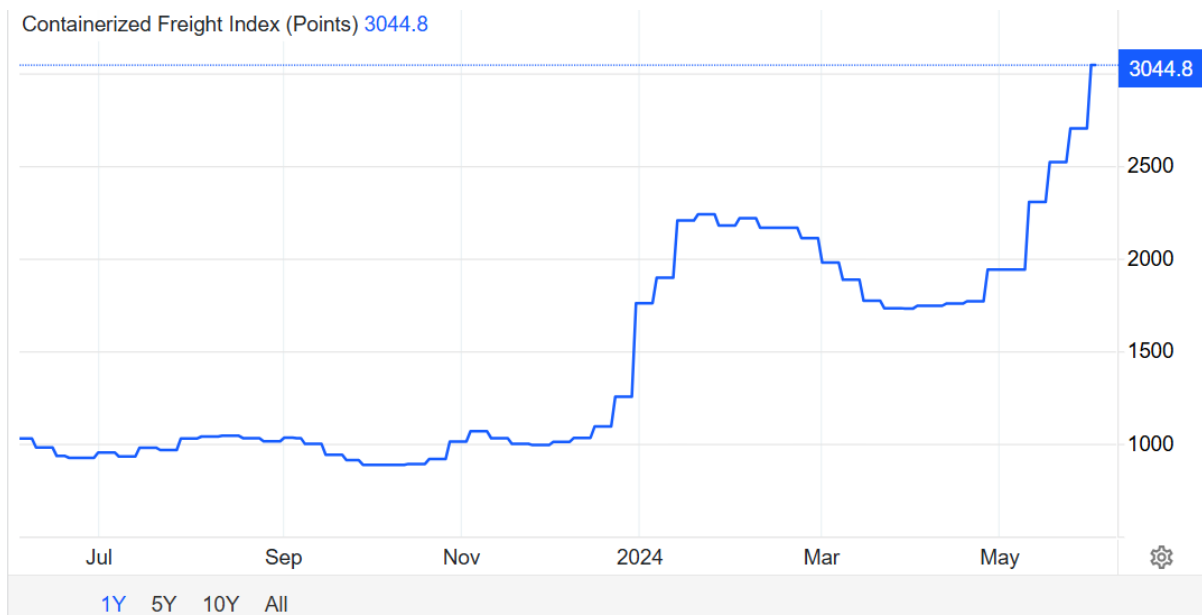


# Le prix du fret maritime a triplé en dix-huit mois

Par **Armelle Bohineust**

Publié le 31/05/2024 à 16:18

## SHANGHAI CONTAINERIZED FREIGHT INDEX



**DÉCRYPTAGE - Les entreprises, qui redoutent d'autres attaques en mer Rouge, font déjà du stock en prévision des fêtes de fin d'année.**

Les [agressions de bateaux au large du Yémen](#) ne cessent pas. Les rebelles houthistes qui contrôlent une partie du pays ont revendiqué cette semaine l'attaque de plusieurs navires « *en réponse* » aux frappes israéliennes sur Rafah, la ville palestinienne devenue l'épicentre de la guerre dans la bande de Gaza. Le vraquier grec *Laax* a été endommagé par trois missiles, l'un de ses hommes d'équipage blessé. La force multinationale créée par les États-Unis réplique. Elle a détruit dans la semaine plusieurs systèmes de lance-missiles, abattu des drones et frappé dans la nuit de jeudi à vendredi treize sites houthistes.

Si des navires continuent d'emprunter le canal de Suez, les attaques perturbent le commerce mondial, contraignant beaucoup de navires à opter pour un long

contournement de l'Afrique australe. Le groupe Maersk, numéro deux mondial pour les porte-conteneurs, estime que la perte de capacité du secteur entre l'Europe du Nord et l'Asie atteindra 15 % à 20 % ce trimestre.

## Les prix doubleront en juin

Résultat, les prix du fret maritime rebondissent. Le coût moyen d'expédition d'un conteneur de 40 pieds entre l'Extrême-Orient et l'Europe du Nord dans un court délai, un chiffre très sensible aux variations du marché, a atteint 4343 dollars (4004 euros) la semaine dernière, soit trois fois plus qu'il y a un an, selon l'agence spécialiste du marché du fret Xeneta. Le Français CMA CGM, numéro trois mondial du transport maritime en conteneurs, a annoncé un tarif de 7000 dollars pour un conteneur de 40 pieds pour la deuxième quinzaine de juin pour les marchandises expédiées d'Asie vers l'Europe du Nord. Pour des expéditions urgentes en provenance d'Asie, les coûts devraient carrément doubler en juin, jusqu'à 10.000 dollars, indique l'agence Bloomberg.

On est encore loin des hausses phénoménales de tarifs enregistrées avec la pandémie de Covid-19. En septembre 2021, les taux au comptant pour les conteneurs de 40 pieds allant de Chine vers la côte ouest des États-Unis avaient dépassé 25.000 dollars.

Mais, avec une capacité mise à rude épreuve par plus de cinq mois d'attaques sur les navires en mer Rouge, l'industrie du transport maritime doit répondre à une demande qui accélère aux États-Unis et en Europe. Les importateurs commandent davantage car ils redoutent des congestions dans les ports d'Asie, des grèves en Amérique du Nord et les nouvelles hausses des droits de douane sur les marchandises chinoises, liées aux tensions sino-américaines.

## La gestion des stocks revient au premier plan

« *La haute saison a été avancée* », indique au *Financial Times* Michael Aldwell, responsable de la logistique maritime chez Kuehne + Nagel, un grand transitaire. Généralement, la période de pointe des expéditions se situe entre l'été et le début de l'automne, lorsque les détaillants commencent à importer des produits pour la rentrée scolaire, les soldes de novembre et les achats de fin d'année. Mais, « *les entreprises craignent de rater Noël si les marchandises n'arrivent pas dans les ports de la côte est avant le 30 septembre* », date d'expiration d'un contrat de travail couvrant les dockers de l'Est des États-Unis et de la côte du Golfe, pointe sur X Ryan Petersen, PDG de l'entreprise américaine de logistique Flexport.

En conséquence, la poussée des commandes est avancée. « *Les entreprises modifient leurs stratégies de stockage, du fait de l'allongement des délais de livraison, et modifient les schémas d'expédition*, complète Trine Nielsen, de Flexport. *Certaines entreprises font même des doubles réservations pour sécuriser l'espace, ce qui complique les choses* », ajoute-t-elle.

Les importateurs sont prêts à payer plus cher pour avoir accès aux capacités d'expédition. Ils ont appris à leurs dépens, pendant la pandémie, que la meilleure façon de renforcer leur résilience était de « *s'approvisionner aussi vite que possible* », explique Peter Sand, analyste en chef chez Xeneta.

Quand les perturbations en mer Rouge disparaîtront, « *les chaînes d'approvisionnement resteront différentes* », car la mondialisation est menacée par une instabilité géopolitique répétée, prévoit Marco Forgione, directeur général de l'Institute of Export & International Trade qui représente les commerçants britanniques. « *Cela replacera la gestion des stocks au premier plan* », insiste-t-il.