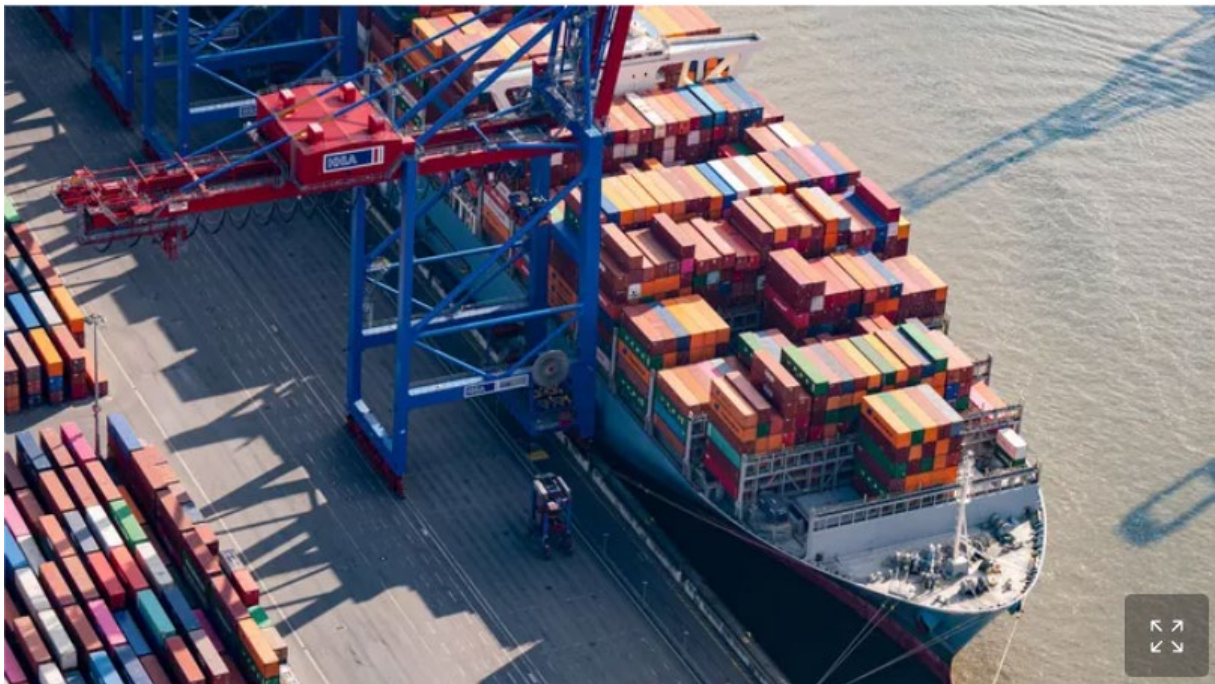


Guerre en Ukraine: le monde du fret en pleine tempête

Par [Jean-Yves Guérin](#)

Publié le 14/03/2022



Le transport maritime (ici le port de Hambourg) convoie 90 % des marchandises dans le monde. *DANIEL REINHARDT/dpa Picture-Alliance via AFP*

DÉCRYPTAGE - En raison du conflit en Ukraine, les chaînes logistiques ont replongé dans la désorganisation la plus totale.

L'accalmie aura été de courte durée. En ce début d'année, on entrevoyait un début de normalisation dans le fret international après le chaos provoqué par la pandémie de Covid-19. Les prix du transport maritime, qui s'étaient envolés depuis deux ans, marquaient une pause. En janvier, la demande de fret aérien avait bien progressé, mais dans des proportions moindres (+ 2,7 %) qu'escompté. La guerre en Ukraine a soufflé ce fragile château de cartes. En quelques jours, les chaînes logistiques ont replongé dans la désorganisation la plus totale. Sur le principal port du Bangladesh, à Chittagong, personne ne sait que faire des conteneurs de vêtements promis à la Russie, dont les ports ne sont plus desservis par les grands armateurs. Dans le port roumain de Constanta, proche de l'Ukraine, les navires font la queue pour décharger des marchandises qui auraient dû aller à Odessa. Et s'il n'y avait que cela...

Délais d'acheminement, tarifs, tout flambe ou menace de flamber dans le secteur. Pas tellement à cause de la fermeture des ports ukrainiens et du boycott des ports russes. *«L'activité dans la zone ne représente que 1 % du trafic mondial des porte-conteneurs»*, explique Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar). Mais les effets collatéraux sont incommensurables. Ainsi, les routes de la soie ferroviaires tournent au ralenti. Officiellement, rien n'empêche les trains en provenance de Chine de se rendre en Europe, via le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie. D'ailleurs, un train parti de Xi'an le 21 février poursuit sa route sans encombre et est attendu le 15 mars en région parisienne. Mais ce sera sûrement l'un des derniers à arriver sur le Vieux Continent. *«Ces lignes vont être suspendues, car il n'y a plus de clients, explique un expert. Les entreprises ont peur que les frontières se ferment et qu'elles aient des difficultés pour récupérer leurs marchandises rapidement.»* Même si moins de 5 % du fret venu de Chine passait par le chemin de fer, c'est autant de volumes qui vont se reporter sur la voie maritime déjà embolisée.

Le fret aérien cumule aussi les handicaps à cause de ce conflit. Les compagnies aériennes prennent de plein fouet la hausse des prix du pétrole. Rien que la semaine du 4 mars, le tarif du kérosène a grimpé de 27,5 %. Certes, les grands transporteurs ont des couvertures pour se prémunir des variations de cours du pétrole. Autrement dit, ils achètent leur kérosène par anticipation. Ainsi, pour 2022, Ryanair est couvert à 80 %, Air France-KLM à 50 %... Mais il faut quand même régler l'autre partie de la note. En plus, sur l'axe Chine-Europe ou Corée du Sud-Europe, qui est essentiel pour le transport de marchandises, les transporteurs aériens occidentaux ne peuvent plus prendre la route la plus courte: comme l'espace aérien russe leur est fermé, ils n'ont pas le droit de survoler la Sibérie. À la place, ils passent par la Turquie et le Kazakhstan.

Mais cela rallonge le trajet d'à peu près deux heures et augmente la consommation de carburant. *«Au cours des dix derniers jours, les tarifs à court terme du fret aérien ont grimpé de 40 %»*, affirme Arthur Barillas, fondateur d'Ovrsea, une plateforme spécialiste du transport international de marchandises. Cette inflation tient compte de deux phénomènes complémentaires: l'offre est réduite, car une grosse compagnie russe tout cargo, Volga-Dnepr, n'a plus le droit d'opérer. Et, sur les trajets rallongés Asie-Europe-Asie, les compagnies ont moins de place pour le fret, car elles doivent emporter plus de fuel.

«Surcharges carburant»

Avec cette inflation des coûts, la tentation est donc grande pour les chargeurs de se tourner vers le transport maritime, qui convoie 90 % des marchandises dans le monde. D'autant plus que, facialement, ses prix n'augmentent pas depuis le début de la guerre. Il est vrai qu'au cours des deux dernières années ils ont été multipliés par cinq. Mais cette stabilité risque de tourner à l'illusion d'optique. *«Les armateurs réfléchissent à appliquer des surcharges carburant, car leurs factures de fioul ont été multipliées par deux depuis quinze jours»*, estime Jérôme de Ricqlès, expert du transport maritime à la plateforme Upply.

Une hausse de quelques centaines de dollars par conteneur peut paraître relativement insensible pour des trajets Asie-Europe facturés près de 10.000 dollars, mais beaucoup plus lourde à supporter dans le sens Europe-Asie, où le transport se vend 1500 dollars

en raison de flux de marchandises moins importants. *«Les opérateurs envisagent aussi d'appliquer une surcharge pour risque de guerre dans les zones (mer Noire, Moyen-Orient) où les compagnies d'assurances augmentent leur prime pour cette raison»*, continue Jérôme de Ricqlès.

Dernier casse-tête pour les armateurs: gérer leurs salariés ukrainiens et russes qu'il devient difficile de payer ou de rapatrier chez eux quand la navigation est finie. Une question majeure, car ils représentent 14,5 % des effectifs de la marine marchande mondiale. *«Il va surtout falloir trouver des marins pour les remplacer, ce qui n'est pas aisé, car il y avait déjà eu beaucoup de démissions avec la pandémie, estime Antoine Person, directeur général adjoint de Louis Dreyfus Armateurs, qui exploite notamment des navires transportant des matières premières en vrac (céréales, minerais...). Si on n'arrivait pas à trouver de la main-d'œuvre, on pourrait avoir des problèmes pour faire naviguer les bateaux.»*