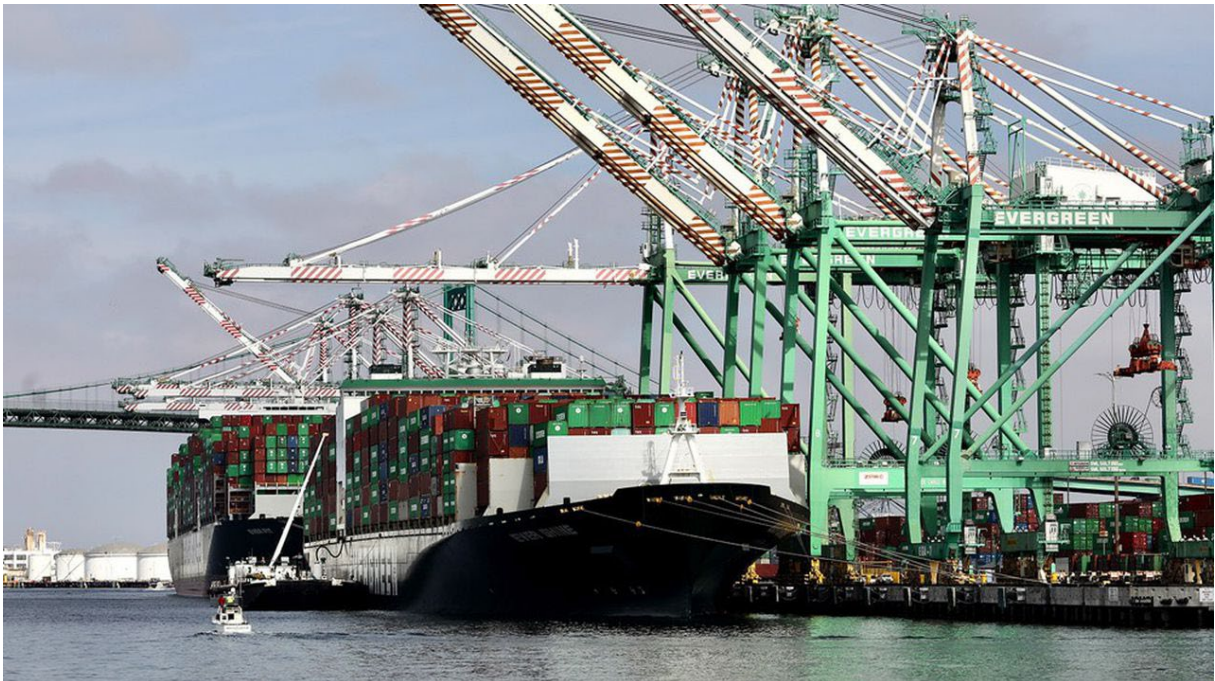


Le transport maritime mondial reste confronté à l'engorgement des ports

La congestion des grands ports, qui a débuté puis empiré à partir de l'automne 2020, est toujours aussi préoccupante, particulièrement aux Etats-Unis, provoquant des blocages indirects des chaînes d'approvisionnement mondiales. Et les taux de fret, eux, continuent leur hausse.



Les ports de Los Angeles et Long Beach, en Californie, traitent 40 % du fret maritime entrant aux Etats-Unis. Les retards de déchargement des conteneurs atteignent des records. (Xinhua/XINHUA-REA)

Par [Denis Fainsilber](#)

Publié le 21 janv. 2022

Les entreprises qui attendent leurs marchandises venues du bout du monde après de longs jours de transit devront prendre leur mal en patience en 2022, tout en payant le prix fort : depuis des mois, rien n'a vraiment changé dans [les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement](#) . « Je parle tous les jours à mes clients à ce sujet : la bonne nouvelle, c'est que les choses vont s'améliorer, la mauvaise, c'est que je ne sais pas quand », témoigne Otto Schacht, vice-président exécutif pour la logistique maritime de Kuehne+Nagel, l'un des tout premiers logisticiens mondiaux.

Le groupe basé dans la région de Zurich a créé un nouveau baromètre, basé sur les données de sa plateforme Seaexplorer, confirmant que les bouchons qui bloquent le parcours des conteneurs dans le monde entier ne sont pas près de sauter. Le problème réside davantage [dans la partie terrestre](#) des acheminements que dans le volet purement maritime.

Selon cet indicateur, qui se concentre sur les dix zones névralgiques mondiales qui coiffent 13 ports parmi les plus grands de la planète (dont Shanghai et Ningbo en Chine, Los Angeles/Long Beach, Hong Kong, Rotterdam ou Anvers), les conteneurs en attente représentent actuellement 11,56 millions de conteneurs/jours, contre 7 millions au début décembre 2021, un niveau alors déjà très élevé.

Longue attente des navires

« L'Amérique du Nord représente 80 % du problème, qui a lui-même empiré en doublant depuis un an », selon le responsable de Kuehne+Nagel. Il pointe les exemples de navires au large des ports californiens qui attendent pour certains depuis trois ou quatre semaines pour décharger. Du jamais vu dans le shipping en plusieurs décennies.

Au large de la Californie, quelque 90 navires sont actuellement à l'ancre, 67 autres à l'approche de Shanghai ou Ningbo, et 14 autres dans la zone Anvers/Rotterdam, selon le même indicateur. « Comme les conteneurs sont immobilisés très longtemps et ne peuvent pas repartir vers l'Asie, le problème devient mondial : un importateur de vélos basé à Lyon, par exemple, est indirectement impacté par ce qui se passe à Los Angeles ou Chicago dans la zone de déchargement », dit-il.

Mi-octobre, [le président Biden avait décrété la mobilisation générale](#) en imposant que les terminaux californiens (qui traitent 40 % des marchandises importées aux Etats-Unis) travaillent 24 heures sur 24, soit 60 heures de travail supplémentaires. Puis des systèmes de surcharges ou d'amendes ont été imposés pour toutes les cargaisons restant à quai plus de neuf jours (et trois jours pour le transit ferroviaire). A ce jour, le plan n'a rien donné, et les pénuries de manutentionnaires ou de conducteurs d'engins perdurent.

Mesures supplémentaires en Californie

La Maison-Blanche prépare donc des mesures supplémentaires, face à l'engorgement des opérations terrestres. Côté chinois cette fois, les importateurs ou exportateurs suivent avec anxiété l'évolution locale du variant Omicron, qui a déjà conduit récemment des industriels à fermer des usines et pourrait signifier le black-out d'un ou plusieurs terminaux sur le port de Ningbo-Zhoushan, le troisième mondial.

Autre problème récurrent pour les chargeurs : la flambée des taux de fret maritime, [qui ne donne aucun signe de rémission](#) en ce début d'année, bien au contraire. L'indice mesurant les tarifs spot de transport de conteneurs, le SFCI, qui évoluait encore à environ 1.000 points en 2019, a fini l'année dernière en passant pour la première fois la barre des 5.000 points, et a continué son ascension depuis le début 2022.

L'autre indice reflétant les contrats [négociés avec les armateurs](#) , le CCFI, qui a triplé de son côté en un an, a également commencé le nouvel exercice par une hausse de 2,6 % en une semaine, laissant peu d'espoir de baisse aux clients des armateurs. Les experts du cabinet de consultants Drewry, en combinant les deux indices du shipping mondial, tablent sur une nouvelle hausse générale de 16 % en 2022, après leur récent doublement en 2021.