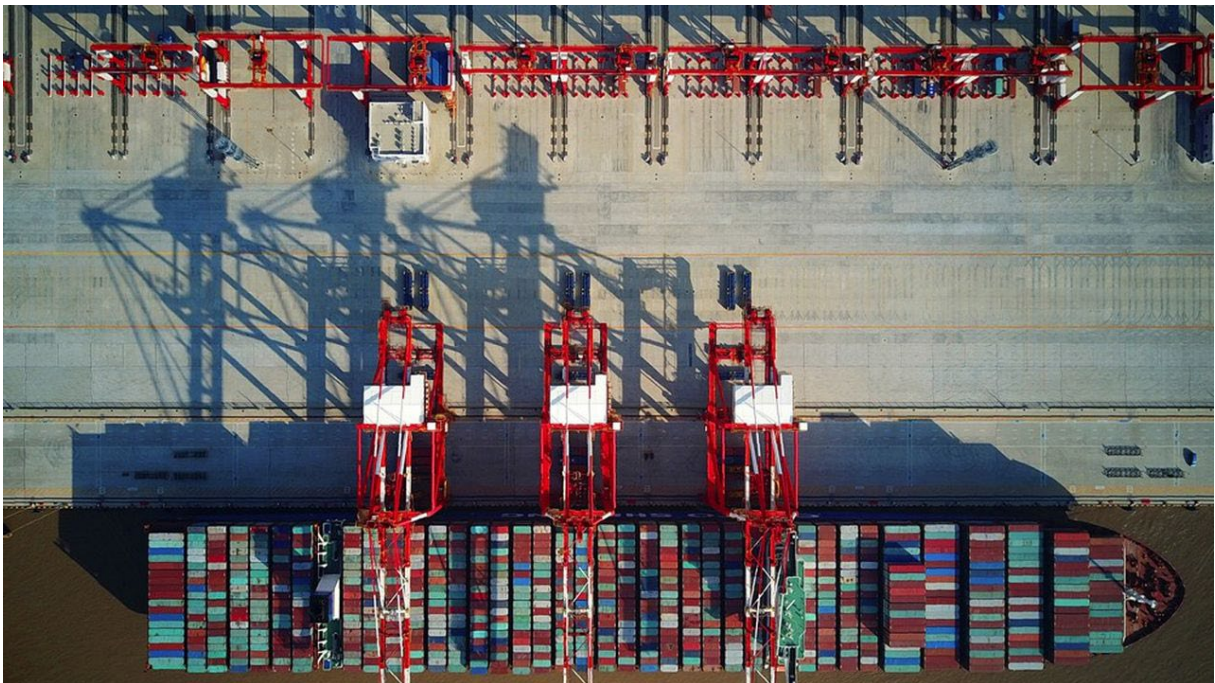


La bulle du transport maritime se dégonfle à grande vitesse

Après avoir battu des records historiques à la hausse en début d'année, le prix de transport maritime des conteneurs entre la Chine et le reste du monde s'est effondré en quelques mois. Et les incertitudes sont importantes pour le possible point d'atterrissage du marché en 2023.



Sur le port en eau profonde de Yangshan, l'un des terminaux de chargement automatisé proche de Shanghai. (AFP)

Par [Denis Fainsilber](#)

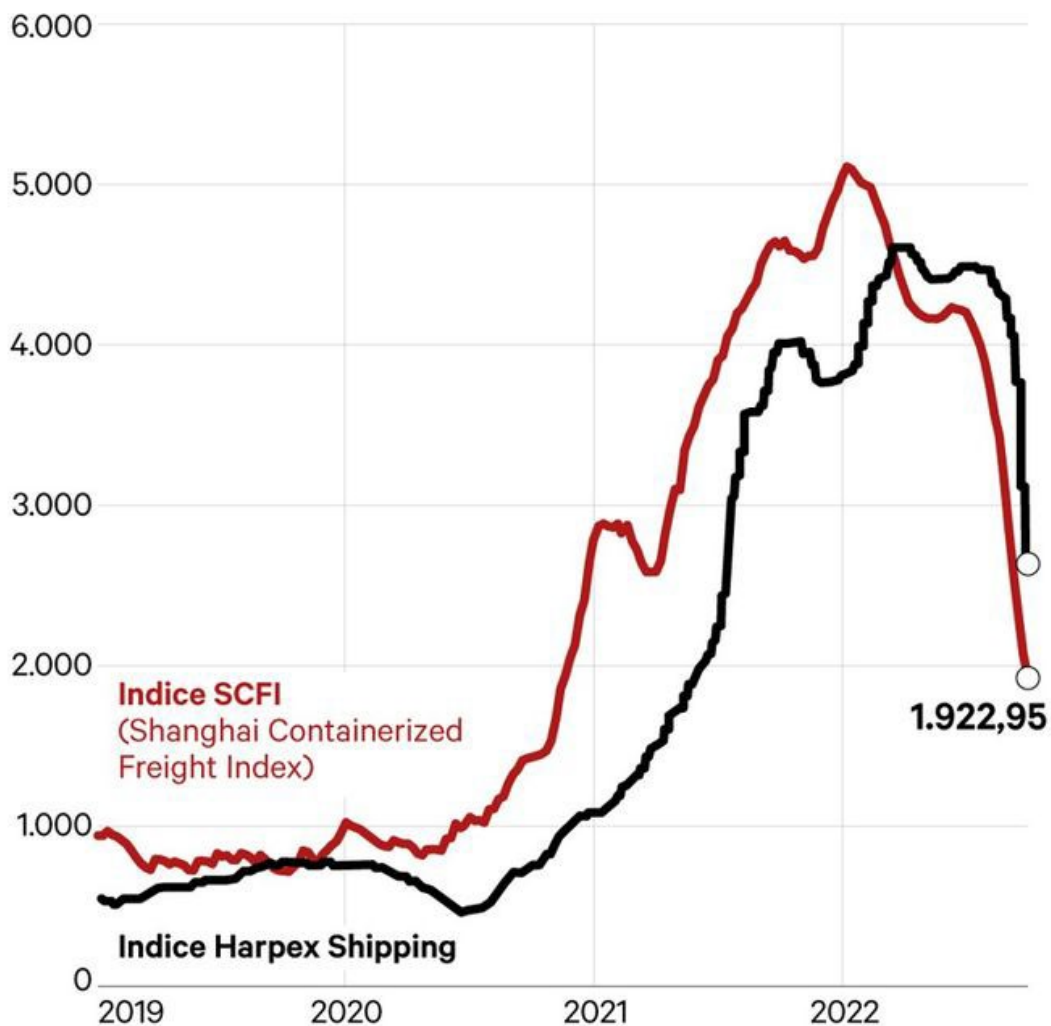
Publié le 12 oct. 2022

Les grands armateurs mondiaux ont engrangé des bénéfices record et totalement atypiques depuis 2021, mais le point haut de leur cycle est passé depuis déjà un certain temps. [Leurs fameux « superprofits »](#) ne seront bientôt plus pour eux qu'un souvenir. Car les taux de fret maritime, clé de leur soudaine richesse, montés à des niveaux stratosphériques il n'y a pas si longtemps, s'effondrent depuis l'été à une vitesse que personne n'avait vu venir. Pour les clients chargeurs, qui négocient déjà les contrats de transport pour 2023, les mois actuels [sonnent donc comme un air de revanche](#).

Témoin de cette extrême volatilité : l'indice SCFI (Shanghai Containerized Freight Index), qui reflète depuis 2009 les taux de fret « spot » (négociés au comptant) pour expédier des marchandises au départ des grands ports chinois vers le reste du monde, vient de passer récemment sous la barre symbolique des 2.000 dollars pour un conteneur de 20 pieds : soit 1.923 dollars au dernier pointage du 30 septembre - [après avoir culminé à son sommet](#) historique de 5.110 points en janvier dernier.

Le fret maritime mondial

Indices synthétiques en dollars



SOURCES : REXECODE, BLOOMBERG

Les Etats-Unis ont surstocké

Depuis treize semaines, rien n'inverse le rythme baissier, et l'accélération est même particulièrement nette, sous l'effet de sérieux vents contraires macroéconomiques : inflation galopante, crise énergétique mondiale, chute de la demande de biens manufacturés, remontée du dollar contre les autres devises, conséquences multiples de la guerre en Ukraine, regain des taux d'intérêt...

De plus, les grands distributeurs, surtout américains, ont eu tendance à surstocker avant l'été, par peur des effets bien réels [de la pandémie en Chine](#), ce qui contribue à faire piquer du nez aujourd'hui la demande de transport maritime. L'effondrement des taux de fret est donc multifactorielle.

« Dans tout le secteur, on anticipait un atterrissage des taux vers le premier trimestre 2023, mais tout le monde est surpris par la baisse actuelle, et toute l'industrie navigue à vue », témoigne Arthur Barillas, cofondateur et PDG d'Ovrsea, un commissionnaire de transport digital contrôlé par Bolloré Logistics. Au-delà des tarifs d'acheminement, les experts du courtier Drewry ont revu à la baisse leurs prévisions de PIB, et celles de la demande de transport par conteneurs, ramenée à +1,5 % cette année puis +1,9 l'an prochain. Ceux de HSBC voient même un recul des échanges mondiaux par voie maritime de -2 % en 2022, puis -3 % en 2023.

« Nous sommes dans un retournement du marché, et les taux spot sont en train de nous avertir, estime Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar) : la sortie du Covid se fait avec une crise énergétique, ce que personne n'a vraiment vu venir. Les produits finis «made in China» déclinent, comme la demande de biens intermédiaires. Même si le SCFI reflète plus l'inquiétude des distributeurs que celle des consommateurs, ces derniers commencent à réduire leur demande : après un été de rééquilibrage des dépenses vers l'économie récréative et touristique, il y a des [perspectives d'une vraie déconsommation](#) ».

Tous les indices du maritime en recul

L'indice SCFI ne représente certes que 10 à 15 % des volumes transportés chaque année (mais le triple de cette part pour CMA CGM), et les tarifs des routes transatlantiques, par exemple, sont encore nettement plus robustes qu'en sortie d'Asie, mais il constitue pour les experts un indicateur avancé des retournements économiques.

En outre, les autres indices de lignes régulières sont aussi en train de piquer du nez : le CCFI, qui mesure tous les transports de conteneurs, donc y compris avec des contrats de long terme, tout comme le Harpex Shipping Index, qui suit les coûts de transport des produits finis par les porte-conteneurs. Les indices New ConTex, baromètres du marché de

l'affrètement des conteneurs, ces « boîtes » métalliques [qui étaient une denrée si rare en 2021](#) , « sont tous baignés dans le rouge », selon le dernier rapport de New ConTex de Hambourg. Jusqu'au Baltic Dry Index qui reflète lui les échanges de matières premières (charbon, minerai de fer, céréales...), également en chute libre en septembre.

Avec [des cycles devenus très courts](#) , le second semestre sera donc moins profitable que le premier pour les armateurs, et le trend baissier va continuer. Combien de temps et jusqu'où ? Selon certains experts, la ligne de flottaison du « shipping » est à environ 10 % de rentabilité moyenne en période normale, ce qui laisse encore augurer d'une très longue descente par rapport aux récents taux de marge historiques de quelque 70 %...

Avec une telle volatilité, où se situe le juste prix du transport de conteneurs ? « A environ 2.000 dollars en moyenne pour un conteneur de 20 pieds, soit le prix du marché après la consolidation de 2016. Le prix n'est ni 8.000, ni même 4.000 dollars. Notre prix de référence ne peut pas être celui de la crise du Covid », détaille Paul Turret. Toutefois comparé à 2016, les armateurs ont de nombreuses dépenses additionnelles à régler à chaque rotation, depuis la flambée du prix du carburant [jusqu'au péage du canal de Suez](#) , qui sera à nouveau majoré de 15 % en janvier prochain, après deux hausses cette année.

Risque de surcapacités de navires

« Il faut que les taux de fret se calent à un niveau où les compagnies de lignes régulières puissent financer leurs navires, leur innovation et leur décarbonation, ajoute Arthur Barillas. L'exposition au risque est importante pour les armateurs, [qui doivent payer les cycles bas](#) avec les profits des années précédentes. »

Dès lors, les risques de surcapacités sont déjà dans toutes les têtes chez les professionnels. A court de navires au début de la pandémie, les armateurs ont commandé aux chantiers navals asiatiques pour un total de 5 millions de boîtes « équivalent vingt pieds ». Soit plus de 27 % de la flotte actuelle en service, avec des navires qui seront livrés pour l'essentiel en 2023-2024. Au risque de faire baisser encore davantage les taux de fret, si les bateaux plus anciens ne sont pas envoyés rapidement à la casse.