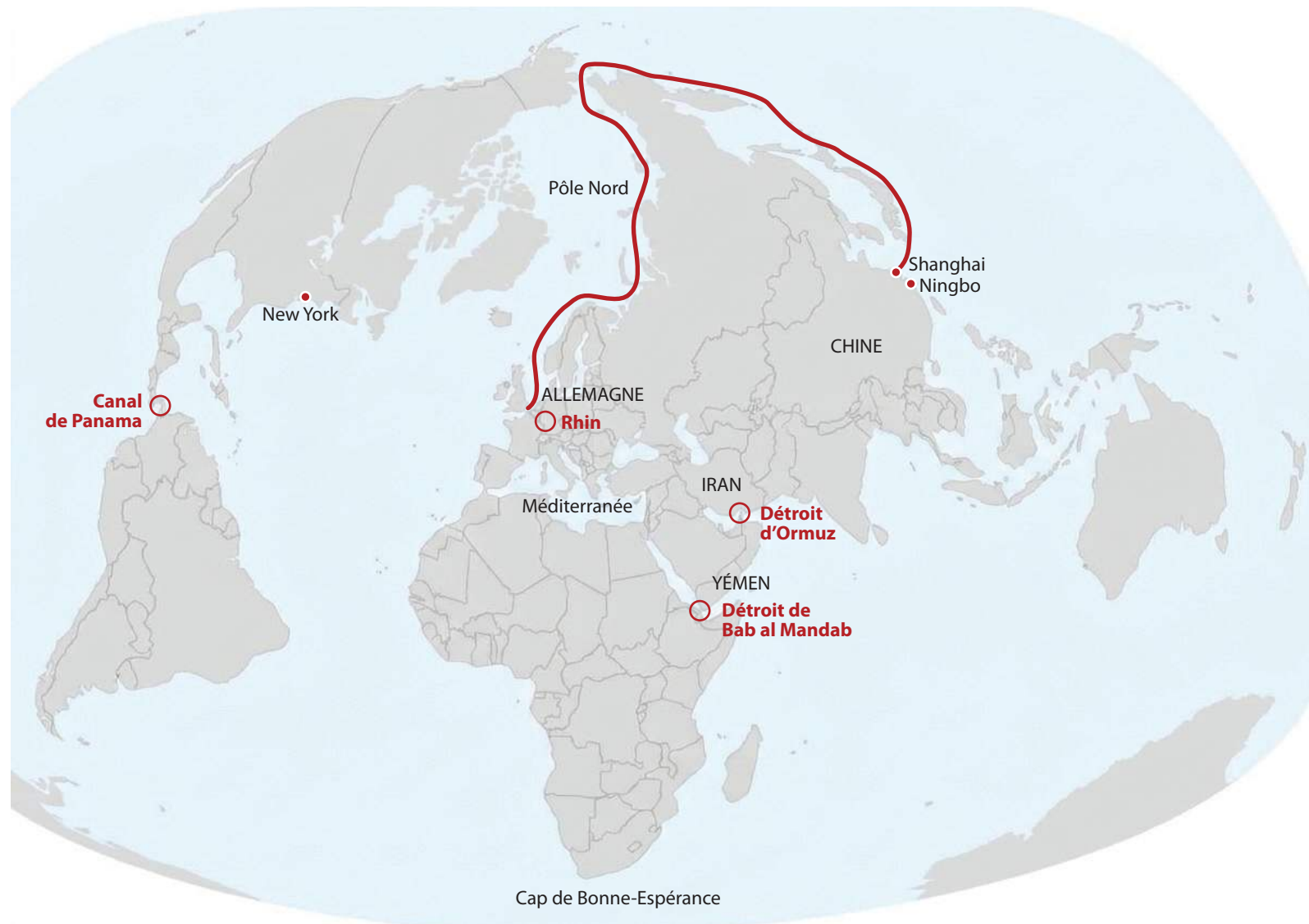


Quand les **troubles** géopolitiques déroutent le transport maritime



- 12.543

Selon Portwatch, qui suit en temps réel le trafic maritime, 4.619 bateaux ont emprunté le détroit d'Ormuz au premier semestre, contre 17.162 un an plus tôt.

le détroit d'Ormuz

Les oléoducs montent en charge



Détroit d'Ormuz quasi bloqué, canal de Panama en proie à la sécheresse... les armateurs doivent trouver des alternatives pour faire face à la crise actuelle.

LE FIGARO

ANALYSE

JEAN-YVES GUÉRIN

Une première dans l'histoire du commerce mondial : l'armateur chinois Sea Legend a inauguré cet été une nouvelle ligne maritime régulière pour le transport du fret, reliant l'Asie à l'Europe en passant par l'Arctique. Parti mi-août du port chinois de Ningbo, le porte-conteneurs Dubai Tower devait rejoindre dans les prochains jours le Royaume-Uni. Ce pionnier sera suivi chaque semaine d'un nouveau bateau jusqu'au mois d'octobre, date à partir de laquelle la traversée devient impossible sans brise-glace.

Si la route de l'Arctique séduit, c'est en partie parce que la fonte des glaces, liée au réchauffement climatique, la rend possible. Elle illustre la réorganisation du trafic maritime mondial, bouleversé ces derniers mois par la géopolitique et le climat.

Depuis le 28 août, les deux plus gros ports à porte-conteneurs du monde (Shanghai et Ningbo) subissent les assauts du typhon Saudel. Résultat, plus de 2,4 millions de « boîtes » sont bloquées à quai. Et les délais d'attente pour charger et décharger la marchandise atteignent des sommets (douze jours). Un énième contretemps dont le transport maritime de marchandises se serait bien passé. Car ces derniers mois, le secteur a accumulé les tuiles. « C'est la première fois qu'autant de routes maritimes majeures sont peu ou pas praticables en même temps », souligne Jérôme de Ricqlès, expert du secteur au sein de la plateforme Upply.

Les conséquences ? Les temps de livraison s'allongent, avec la mise en place d'itinéraires bis, et les prix du transport s'emballent. Selon le cabinet de conseil Drewry, les tarifs moyens pour convoier un conteneur de 40 pieds ont plus que doublé au cours

des six derniers mois. Début septembre, ils atteignaient 4.465 dollars, contre 1.899 fin février. Et la qualité de service n'est pas au rendez-vous. « En août, 6,6 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs était prise dans des embouteillages portuaires, accumulant les retards. C'est énorme », soupire Jean-Michel Garcia, délégué aux transports internationaux à l'Association des utilisateurs de transport de fret.

Les armateurs en profitent

Pour compenser toutes les restrictions de circulation, les compagnies maritimes cherchent des routes alternatives. Sur celle de l'Arctique, deux fois moins longue que celle qui passe par la péninsule du Moyen-Orient, la Corée du Sud vient d'emboîter le pas à l'armateur chinois Sea Legend. « Mais cela reste un épiphénomène », souligne Paul Tourret. « Comme cette ligne ne fonctionnera que d'août à octobre avec des porte-conteneurs de taille moyenne, elle convoiera moins d'0,1 % des conteneurs qui circulent entre l'Asie et l'Europe. » D'autant que son empreinte écologique pose question, avec la menace de rejet de particules fines ou l'introduction d'espèces invasives dans l'Arctique.

Les compagnies maritimes tirent leur épingle du jeu dans la configuration actuelle : avec les embouteillages et les retards sur les routes traditionnelles, le prix de leurs prestations et leurs marges montent en flèche. Au deuxième trimestre, le numéro deux mondial des porte-conteneurs, Maersk, a vu ses ventes décoller de 20 %, à 15,8 milliards de dollars. Le danois a réajusté à la hausse ses prévisions de profits pour cette année. Il attend désormais un Ebitda (indicateur financier qui mesure la rentabilité opérationnelle d'une entreprise avant de déduire les intérêts, les impôts) compris entre 10,5 et 12,5 milliards de dollars, contre 8 à 10 milliards de dollars jusqu'ici. CMA CGM connaît aussi des jours heureux : au deuxième trimestre, son Ebitda a grimpé de 31 %, passant de 2,3 à 3 milliards de dollars.

J.-Y.G.

Le contexte géopolitique est pour beaucoup dans les restrictions de circulation. Ainsi, les frappes des Etats-Unis sur l'Iran le 28 février ont très vite débouché sur le blocage du détroit d'Ormuz. Il y a quelques jours, les Gardiens de la Révolution ont encore incendié deux tankers qui empruntaient ce détroit. Deux marins philippins y ont laissé la vie. « Plus de 1.000 bateaux restent bloqués dans le détroit d'Ormuz », explique Laurent Mertens, délégué général d'Armateurs de France. L'activité s'y est effondrée : selon Portwatch, qui suit en temps réel le trafic maritime, 4.619 bateaux l'ont emprunté au premier semestre, contre 17.162 un an plus tôt. Le 1^{er} septembre, quatre navires ont traversé le détroit, contre treize mouvements quotidiens au cours des dix jours précédents.

« C'est un séisme car, en temps normal, 20 % de la production mondiale de pétrole passe par le détroit d'Ormuz », souligne Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime. Pour exporter malgré tout leurs hydrocarbures, l'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis, le Koweït ou Bahreïn font feu de tout bois. Au cours des derniers mois, l'Arabie saoudite a quadruplé la capacité de son pipeline qui relie les champs pétroliers près d'Abqaiq au port de Yanbu, sur la mer Rouge. Sur sa production potentielle de 11 à 12 millions de barils par jour, cet oléoduc est capable d'en traiter 4,5 millions, contre 1 million au début de l'année. De leur côté, les Emirats arabes unis accélèrent la construction d'un pipeline qui reliera Abu Dhabi au port de Fujaira, près d'Oman, juste avant l'entrée du détroit d'Ormuz. Cette infrastructure devrait être opérationnelle dès 2027.

Le détroit de Bab al-Mandab

Cela n'empêche pas les prix du Brent d'augmenter. Mais avec des tarifs stabilisés autour de 95 euros le baril, contre 70 euros hors crise, cette hausse crée une inflation maîtrisable. Heureusement, car la guerre en Iran rebat les cartes du transport maritime international sur d'autres points du globe. Au détroit de Bab al-Mandab, par exemple, qui donne accès au canal de Suez, un

des traits d'union entre l'Europe, la Méditerranée et l'Asie. Là encore, l'enjeu est colossal : 12 % du commerce mondial y transite, un quart du trafic mondial des porte-conteneurs y passe.

Une première grosse alerte avait eu lieu en 2024. Proches de l'Iran, les rebelles yéménites houthistes s'étaient mis à frapper dans ce détroit les navires liés de près ou de loin à des intérêts israéliens, en soutien aux Palestiniens. « Pour éviter ce risque », explique Michel Le Luyer, arbitre à la chambre arbitrale maritime de Paris, « beaucoup de porte-conteneurs préféraient contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, même si cela ajoutait dix à vingt jours de navigation et augmentait sensiblement le prix du trajet. »

Avec la fin des frappes dans le détroit en 2025, les compagnies maritimes envisageaient de réemprunter massivement cette route, qui est la plus directe. Ce projet n'est plus d'actualité : depuis quelques semaines, les houthistes s'en prennent aux navires affrétés par leur grande ennemie, l'Arabie saoudite. Résultat, selon l'organisme spécialisé Lloyd's List Intelligence, le transit par Bab al-Mandab reste inférieur de 40 % à 60 % aux niveaux normaux.

