

Le coronavirus perturbe le transport transpacifique et pénalise les entreprises américaines

Les navires qui rallient la Chine se font de plus en plus rares et les conteneurs, notamment réfrigérés, manquent : « C'est la guerre. ».

L'épidémie de coronavirus vient enrayer la mécanique de précision du transport international : l'effondrement des exportations chinoises perturbe le commerce des marchandises américaines, notamment des produits agricoles de type fruits ou viande destinés à l'Asie.

Ports chinois saturés, liaisons annulées : l'espace disponible se fait de plus en plus rare à bord des navires qui font route vers la Chine et les liaisons par conteneurs réfrigérés (qui acheminent, en trois semaines, viande, fruits et autres denrées périssables d'une rive du Pacifique à l'autre) sont perturbées, bon nombre de ces caissons métalliques de 12 mètres de long étant coincés dans les ports de l'Empire du Milieu.

Ces embouteillages ont fait flamber le coût du transport pour les exportateurs américains, rouvrant les plaies laissées par la douloureuse guerre commerciale que se sont livrés les deux pays.

Conséquence de la propagation du virus, qui a entraîné des fermetures d'usines et entravé la production industrielle, les volumes d'expédition au départ de Chine se sont effondrés en février. Au premier trimestre, les exploitants de porte-conteneurs ont annulé près de 60 trajets transpacifiques vers les ports californiens de Los Angeles et Long Beach, et plus de 110 vers l'Amérique du Nord de façon plus générale. A titre de comparaison, quelque 200 porte-conteneurs traversent le Pacifique tous les mois.



Conséquence : il y a moins de navires disponibles pour rapporter des marchandises en Orient, ce qui entrave la rotation habituelle.

« Les conteneurs [réfrigérés] vides sont devenus une denrée rare, déplore Peter Friedmann, directeur exécutif d'Agriculture Transportation Coalition, une organisation professionnelle qui défend les exportateurs. Il est de plus en plus difficile de trouver un bateau et il n'y a pas assez de capacités disponibles pour répondre à toutes les demandes d'expédition, notamment vers la Chine. »

En Californie, la saison des oranges bat son plein, mais les camions de Fast Way Xpress, qui transportent oranges et autres produits de la Central Valley au port d'Oakland, doivent patienter parfois jusqu'à quatre heures pour récupérer un conteneur réfrigéré vide. Et il arrive que, le temps que le chauffeur atteigne le terminal, tous les conteneurs soient déjà partis.

« Les files d'attente sont tellement longues qu'on se croirait à Los Angeles à l'heure de pointe », ironise Carleton Booker, directeur des ventes et des opérations de l'entreprise.

En Chine, plus de 80 000 personnes ont été infectées par le coronavirus depuis son apparition fin 2019, et plus de 17 000 nouveaux cas ont été recensés à travers le monde. Les mesures de quarantaine et de restriction des déplacements prises par Pékin en janvier pour freiner la propagation du virus ont retardé la réouverture des usines après le Nouvel An, perturbé le fonctionnement des transports, pénalisé les chaînes logistiques et, in fine, bloqué les cargaisons dans les terminaux et entrepôts des ports, notamment ceux de Shanghai, Tianjin et Ningbo.

Fin février, deux millions de conteneurs destinés au transport maritime étaient immobilisés, selon Alphaliner, une société parisienne spécialiste des statistiques maritimes. Le record historique de 2009 a donc été battu : au plus fort de la crise financière, 1,5 million de conteneurs étaient inutilisés.

« Beaucoup de bateaux sont à l'arrêt en ce moment », a déclaré Michael Upchurch, directeur financier de l'opérateur ferroviaire



américain Kansas City Southern, lors d'une conférence investisseurs organisée lundi.

Dans le Pacifique, 370 porte-conteneurs sont actuellement immobilisés, contre environ 230 en début d'année, indique Jonathan Roach, analyste chez Braemar ACM Shipbroking. Selon lui, outre les annulations dues aux perturbations du commerce international, une centaine de bateaux sont en arrêt technique : ils doivent modifier leurs systèmes d'échappement pour respecter les nouvelles réglementations.

Par ailleurs, certains opérateurs ont augmenté leurs tarifs, parfois jusqu'à 2 000 dollars par conteneur réfrigéré se rendant en Chine ou dans d'autres pays asiatiques, ce qui a quasiment doublé le coût de transport des oranges. D'autres ont prévenu les exportateurs du risque de surcoût si l'engorgement des ports chinois les oblige à changer d'itinéraire.

« Les gens se battent pour des conteneurs. C'est la guerre », commente Dalton Dovolis, responsable des exportations vers la Chine chez International Produce Group, une société de fruits et légumes installée à Salinas, en Californie. Le nombre limité de conteneurs réfrigérés risque de diviser par deux la quantité d'oranges qu'il pourra expédier en Chine cette semaine, déplore-t-il.

Près d'un cinquième des expéditions d'Anderson Hay & Grain part vers la Chine, où le fourrage est utilisé par de grands producteurs laitiers pour l'alimentation des vaches.

« Les calendriers de transport changent tout le temps, et c'est particulièrement compliqué à gérer », raconte Mark Anderson, directeur général de l'entreprise basée à Ellensburg, dans l'Etat de Washington, qui figure parmi les plus grands exportateurs américains d'aliment pour bétail. Anderson devrait expédier 10 % de fourrage de moins que prévu vers la Chine en février.

« Nous passons notre temps à réorganiser les expéditions pour que les produits arrivent chez nos clients, raconte-t-il. Il faut bien continuer de nourrir les animaux. »

Les turbulences logistiques ont aussi donné le tournis aux géants de la viande, qui ont dû jouer des coudes ces dernières semaines pour trouver de la place dans les bateaux en partance pour la Chine,



détourner temporairement des cargaisons vers des pays voisins et gérer des entrepôts remplis à ras bord de porc, poulet ou bœuf en attente d'expédition.

Mais il semblerait que la situation s'améliore : en Chine, la production repart dans les usines au fur et à mesure du ralentissement de la propagation du virus et les ports se vident peu à peu grâce au retour au travail des dockers, des manutentionnaires et des chauffeurs de poids lourds. Les associations des professionnels de la viande et des agrumes affirment que la demande chinoise reste forte, notamment depuis que les tensions commerciales se sont apaisées. Mais il faudra des semaines pour constater clairement l'impact sur les usines et les fermes américaines.

Dans les ports, des milliers de conteneurs non réfrigérés vides attendent d'être réexpédiés vers la Chine. « Ce qu'il faut que l'on réussisse à faire, c'est renvoyer des conteneurs vides et quelques cargaisons en retard vers l'Asie », explique Gene Seroka, directeur exécutif du port de Los Angeles.

Michael Upchurch, le directeur financier de Kansas City Southern, indique que les statistiques manufacturières publiées en Chine commencent à s'améliorer et que son entreprise n'a pas constaté de baisse du nombre de cargaisons passant le canal de Panama, où une ligne de chemin de fer relie l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique.

Il faut généralement entre 25 et 30 jours aux produits manufacturés pour arriver d'Asie par la mer, explique-t-il, donc l'entreprise ferroviaire ne devrait pas ressentir les effets des perturbations avant fin mars ou début avril. Ce sont les sociétés de transport routier qui assurent la liaison entre les ports et les entrepôts et nœuds ferroviaires qui ont été les plus rapidement touchées.

Les dirigeants d'Union Pacific, l'un des deux grands transporteurs routiers américains desservant les ports de la côte ouest, ont déclaré que les retards de production en Chine pesaient depuis peu sur les volumes expédiés. Au premier trimestre, ces derniers devraient souffrir, mais le secteur anticipe un rebond une fois que les exportations depuis l'Asie redémarreront.



« Les consommateurs américains continuent d'acheter des télévisions, de construire des maisons et d'utiliser leur voiture, a déclaré mardi aux investisseurs Jennifer Hamann, directrice financière du groupe. Nous serons prêts à réagir dès que l'impact du virus sera derrière nous et que la production repartira. »

Aux Etats-Unis, la situation pénalise les entreprises qui transportent les marchandises entre les ports, les entrepôts et les terminaux ferroviaires. Les terminaux des conteneurs des ports de Los Angeles et Long Beach qui, à eux deux, constituent le premier point d'entrée des Etats-Unis pour les marchandises transportées par voie maritime, travaillent à environ un tiers de leurs capacités normales, selon la Harbor Trucking Association, une organisation professionnelle basée à Long Beach qui représente les entreprises de transport portuaire.

Les chauffeurs peuvent mettre jusqu'à six heures, au lieu de deux, pour récupérer ou déposer des conteneurs, relate Claudia Geller, responsable de Pacific Coast Container (PCC Logistics) pour la côte Pacifique. PCC Logistics propose des services de transport et de stockage et possède des installations à Seattle, Tacoma, Oakland et Long Beach.

Son entreprise doit gérer des conteneurs réfrigérés qui sont là depuis plusieurs semaines, raconte Claudia Geller, alors qu'ils sont généralement livrés en un ou deux jours. Elle stocke par exemple depuis le 14 février un conteneur de viande surgelée dont la date de réception a été repoussée au 12 mars.

Les parkings des camions sont remplis de conteneurs vides, qui ont servi à importer des pièces détachées automobiles, des télévisions ou des vêtements. « Nos membres se retrouvent à stocker les conteneurs vides parce qu'ils ne peuvent pas les renvoyer », constate Weston LaBar, directeur général de l'association des entreprises de transport routier.

La baisse d'activité dans les ports risque de peser à nouveau sur les tarifs des transporteurs routiers qui assurent les liaisons longue distance et avaient déjà souffert, l'an passé, des conséquences du ralentissement de la croissance industrielle sur la demande de fret.



En règle générale, la demande augmente autour de cette période de l'année, car la saison des fruits en Californie et le retour à la normale de l'activité portuaire permettent aux transporteurs routiers d'augmenter leurs prix, indique Jeff Tucker, directeur exécutif de Tucker Company Worldwide, une société de fret installée à Haddonfield, dans le New Jersey.

Mais, pour le moment, « l'absence d'importations entraîne des surcapacités, souligne-t-il. Et quand ça repartira, cette zone du port sera complètement congestionnée et il sera vraiment difficile de transporter le fret. »

Le secteur du transport chinois souffre des mêmes problèmes : les restrictions de voyage ont empêché la moitié des 30 millions de routiers chinois de prendre le volant.

« Beaucoup de chauffeurs sont toujours chez eux », explique Robin Zheng, propriétaire de Circle Logistics, une société de transport basée à Chongqing qui emploie une centaine de routiers. Selon lui, un tiers seulement des capacités normales de transport routier chinois était utilisé à fin février. « Ils ne peuvent pas bouger, ils attendent le feu vert des autorités locales. »

Selon l'office chinois des statistiques, environ 73 % des marchandises ont été transportées par la route en 2019. Aux Etats-Unis, ce chiffre atteint environ 70 %.

En Chine, les coûts logistiques ont explosé. Le transport d'un conteneur entre Chongqing et Shanghai (un trajet d'environ 1 600 km) est habituellement facturé autour de 1 500 dollars. Aujourd'hui, il faut compter pas moins de 3 000 dollars pour trouver un camion, raconte Robin Zheng.

Pour le secteur agricole, ces difficultés viennent s'ajouter aux répercussions de la guerre commerciale, qui a durement touché les agriculteurs américains : les exportations vers la Chine se sont effondrées et les prix se sont écroulés. En 2018, Pékin a imposé des droits de douane sur les produits agricoles américains, oranges incluses, en représailles aux décisions américaines. Les exportations ont baissé, et les agrumes venus d'Egypte ou d'Espagne se sont fait une place de choix sur les étals chinois.



Mercredi, Dalton Dovolis, l'exportateur californien, a demandé à la société d'emballage d'oranges avec laquelle il travaille de patienter parce qu'il ne savait pas s'il réussirait à trouver assez de conteneurs pour transporter les fruits.

Ceux qui ne seront pas expédiés assez vite à l'étranger risquent d'être vendus à perte sur le marché local, selon Casey Creamer, qui dirige California Citrus Mutual, l'association des professionnels californiens des agrumes.

Lien article :

<https://www.lopinion.fr/edition/wsj/coronavirus-perturbe-transport-transpacifique-penalise-entreprises-213737>

