

Pourquoi les prix vont FLAMBER

La crise sanitaire mondiale a provoqué une hausse du trafic maritime. Elle devrait se répercuter sur le prix des produits importés.

Gilles Caprais

La Nouvelle-Calédonie n'échappe pas à une augmentation « significative » du prix du transport, largement causée par la reprise du trafic maritime au niveau mondial, après la paralysie observée au début de la pandémie. Les observateurs décrivent une classique histoire d'offre et de demande. « L'économie mondiale s'est transformée. Les gens consomment moins de services, ils voyagent peu ou pas du tout, et achètent davantage de biens », constate Maxime Tinel, directeur général de la compagnie MSC. Voitures, meubles, cuisines... La demande de trans-

port a bondi, tandis que les capacités des compagnies (l'offre) ont peu évolué. « Nous avons beaucoup de mal à trouver de la place sur les navires pour les importateurs calédoniens. Les bateaux sont pleins, au départ d'Asie ou d'ailleurs, il y a des congestions dans tous les ports. » Paradoxalement, l'activité du port de Nouméa n'a pas connu d'explosion. Les mouvements de conteneurs ont connu un regain d'intensité entre septembre et janvier, avec près de 50 000 tonnes importées en conteneur chaque mois. Rien de vertigineux mais la Calédonie, petit im-

portateur de bout de ligne maritime, subit les évolutions plus qu'elle ne les dicte.

SURCHARGES EN SÉRIE

De nombreux indices régionaux traduisent des hausses très spectaculaires. « On a vu des taux de fret multipliés par cinq voire six, dans certaines régions du monde », assure Dolores Mathelon, directrice générale de l'agence de Nouméa du chinois Swire Shipping. L'augmentation n'est pas aussi spectaculaire en



Le Port autonome, particulièrement chargé en mars 2021. Fort import, faible export, la plupart des conteneurs étaient vides : une illustration de la pénurie de « boîtes » qui crée des retards de chargement en début de ligne, en Chine notamment.

Syndicat des transitaires (Spadet), qui remarque des évolutions contrastées en fonction du type de marchandise, de bateau ou de la

provenance. Sur la ligne Auckland-Nouméa, il constate une surcharge de 300 dollars NZ pour un conteneur standard (20 pieds de long).

Sur la ligne Europe-Nouméa, peu touchée, la surcharge est de 300 euros. Du côté de la Fédération des industries de Nouvelle-Calédonie



Cet indice de Shanghai (base 1 au 1er janvier 2020) montre que le prix du conteneur a été multiplié par 2,65 au 9 avril. Sur le trafic venant d'Europe, la hausse semble beaucoup moins forte.

(Finc), on évoque une surcharge qui atteint parfois 900 dollars US sur la ligne Chine-Nouméa, soit un quasi-doublement du coût du transport dans ce cas précis.

plus raffinés, d'améliorer le traitement des déchets, ce qui est une bonne chose. Mais les compagnies ne sont pas des philanthropes. À un moment, il faut répercuter les coûts. » Maxime Tinel (MSC) assure que les importateurs calédoniens ne s'en sortent pas si mal, insistant sur la « forte concurrence » entre compa

Gnies maritimes. « On assiste à un ajustement, oui, mais les taux de fret étaient historiquement bas. La Calédonie a été préservée des augmentations pendant des années. »

Écouter
Page
Sauvegarder
Plus

Pour
Contre (1)

LA CALÉDONIE « PRÉ-SERVÉE PENDANT DES ANNÉES »

Le cours du pétrole joue aussi : le baril de brut vaut de nouveau plus de 60 dollars US, quand il était tombé sous les 30 dollars il y a un an. Frédéric Pierson souligne également l'effet de nouvelles normes écologiques. « Les armements ont été contraints d'utiliser des fuels