



Magemar - Philippe Mairlot - fret maritime - transport

la Covid-19 vaccinera-t-elle le marché européen contre les importations asiatiques ?

propos recueillis par Claude Gargi

Les conséquences de la crise sanitaire mondiale sur les activités économiques ne sont pas toujours celles que l'on croit. Si des pans entiers de l'économie sont sinistrés, d'autres traversent la crise tranquillement, voire en tirent des bénéfices. Les industries européennes de roches ornementales, et en particulier la nôtre, souffrent depuis des décennies de la concurrence de pays alors émergents devenus dominants, aux premiers rangs desquels figurent la Chine et l'Inde.

Depuis un an, leurs difficultés à produire, dans un premier temps, et aujourd'hui les difficultés à exporter leurs matériaux et produits, ont redonné beaucoup d'oxygène aux industries européennes, notamment granitières. C'est flagrant en France, notamment au niveau de la fabrication de monuments funéraires. Les carnets de commande de nos granitiers sont pleins, les délais s'allongent, ils investissent (ou doivent le faire). Phénomène renforcé, plus ou moins consciemment, par le poids sociétal de la responsabilité environnementale, par la recherche de circuits courts et la volonté de soutenir une industrie nationale.



Philippe Mairlot dirige Magemar, société belge spécialisée dans le transport international, et notamment celui des roches ornementales.

Afin d'en savoir plus sur les conditions actuelles du transport de marchandises, notamment entre l'Asie et l'Europe, nous avons interrogé Philippe Mairlot, qui avec son frère François, dirige le groupe Magemar-Magetra, notamment spécialisé dans le transport, la logistique et l'import/export de pierre naturelle depuis plus de trente ans.

Pierre Actual : le coût du fret maritime depuis la Chine a au moins quadruplé ces derniers mois. Pourquoi ?

Philippe Mairlot : l'augmentation astronomique des coûts du transport en conteneurs est en majorité due à la pandémie Covid-19. Celle-ci a en effet complètement perturbé les économies et l'ensemble des chaînes logistiques. Suite au fort ralentissement des économies dans le monde, les flux de conteneurs s'en sont trouvés également ralentis ou arrêtés dans certains pays, avec pour conséquence un manque de repositionnement de ces conteneurs vers les pays exportateurs. Ce phénomène, accentué par le repositionne-

ment de navires vers des routes plus rentables ainsi qu'une hausse de la demande de transport par conteneur liée au e-commerce, ont créé une forte tension de la demande de conteneurs par rapport à l'offre se raréfiant. Cet écart très important a automatiquement provoqué une flambée des prix.

P.A. : *y-a-t-il réellement pénurie de bateaux et de conteneurs ? Quelle est la stratégie des compagnies maritimes ?*



Sur le port de Xiamen. Image d'archive (Pierre Actual).

Philippe Mairlot : ce n'est pas tant un manque absolu de navires ou de conteneurs qui a causé le problème, mais le fait que ces conteneurs ne retournaient pas vers les pays exportateurs et restaient bloqués au mauvais endroit. En conséquence, les conteneurs n'étant pas présents aux endroits où ils étaient le plus demandés, une grande pénurie s'est développée.

Face à cette situation, les compagnies maritimes ont dû adapter leur stratégie et notamment réorienter leurs services vers les axes les mieux desservis à l'aller et surtout au retour. Elles ont donc cherché les routes où le taux de remplissage à l'aller et au retour étaient plus important, rendant ces trajets plus rentables. A ce titre, l'Europe en a souffert plus que les Etats-Unis par exemple et on a pu constater que les lignes maritimes ont plus orienté leurs routes vers la zone Pacifique que vers l'Europe.

La pandémie a également causé un ralentissement des activités dans les ports, provoquant des retards au chargement et au déchargement, ainsi que des files d'attente à l'entrée des navires. Ceci a induit des coûts supplémentaires et des durées de transit plus longues.

L'ensemble de ces facteurs a engendré un écart important entre l'offre et la demande de conteneurs, avec comme conséquences des augmentations de prix hors normes. Sur certaines destinations, ces prix ont été multipliés par neuf.

P.A. : *la situation est-elle la même pour l'Inde ?*

Philippe Mairlot : oui, effectivement, la situation est relativement la même en Inde où il y a également eu un manque énorme de conteneurs. Les mêmes phénomènes ont eu les mêmes conséquences avec des délais pour l'obtention de conteneurs qui sont passés d'un à deux jours vers plus de deux semaines et des taux de fret à la hausse, bien que moins importants que pour la Chine.

De plus, les tensions frontalières entre l'Inde et la Chine ont fait baisser le volume d'importation de

produits chinois vers l'Inde, entraînant davantage une baisse de conteneurs disponibles en Inde pour l'exportation.

L'économie en Inde relève la tête, mais le manque de matériel de transport se fera encore sentir quelques mois avant un retour progressif à la normale.

P.A. : *pouvez-vous estimer la baisse du trafic de conteneurs entre Xiamen et Anvers par exemple, pour les monuments funéraires ? Pour les produits de voirie ?*

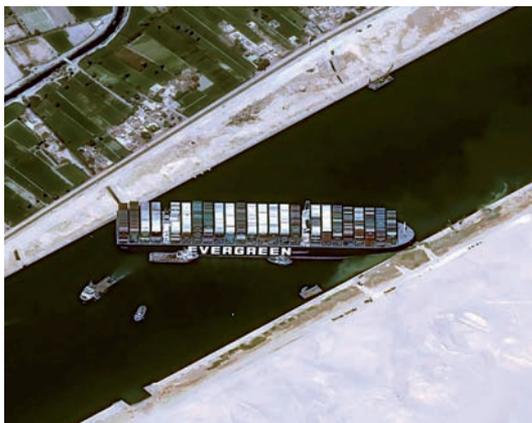
Philippe Mairlot : il n'y a pas encore de statistiques officielles que l'on puisse trouver pour l'année 2020. Toutefois, il est certain que la pandémie a en tout premier lieu provoqué en Chine un fort ralentissement de l'activité de production. Nous avons constaté une baisse importante du trafic de conteneurs à l'exportation de Chine pour les produits en pierre entre autres, certainement au premier semestre de l'année 2020.

La pandémie étant aujourd'hui en grande partie sous contrôle en Chine, l'activité de production a quasiment retrouvé son niveau antérieur à la crise et les exportations pourraient s'effectuer plus normalement. Bien sûr, les prix et les difficultés du transport restent des obstacles et un frein à une reprise normale des importations vers l'Europe.

P.A. : *est-ce que l'exportation de blocs de pierre, calcaire, marbre ou granit, depuis l'Europe vers la Chine a baissé depuis le début de la pandémie ?*

Philippe Mairlot : nous ne disposons pas de statistiques officielles sur le transport de la pierre vers la Chine, mais il est clair que la crise du Covid-19 a eu un impact.

Les prix du transport à l'exportation de l'Europe vers la Chine ont fortement augmenté en 2020, les prix pratiqués entre janvier et décembre vont du simple au triple, ce qui ne favorise bien entendu pas les exportations. Ces prix ont même encore un peu augmenté en 2021.



Cette image du satellite Pléiades, acquise depuis une altitude de 694 kilomètres montre le porte-conteneurs Ever Given, échoué et bloquant le canal de Suez source : Futura Sciences). Plus de 10 % du commerce mondial ralentis pendant plusieurs jours.

P.A. : est-ce qu'à travers vos activités vous notez une hausse des échanges intra-européens de pierre naturelle (entre Belgique, Allemagne, France, Pologne, Italie, Espagne...), à cause de la baisse des importations en provenance d'Asie ?

Philippe Mairlot : oui, effectivement, nous avons constaté que les échanges intra-européens se sont fortement accentués au profit d'industries locales. Le prix et les difficultés d'approvisionnement au départ de l'Asie notamment ont permis aux producteurs locaux de combler en partie la demande.

A l'import, nous avons notamment constaté une hausse de la demande pour les produits bruts transportés en "break bulk" (blocs de granit) et une diminution des produits finis et semi-finis en conteneurs.

P.A. : quel est aujourd'hui le prix moyen pour un conteneur en provenance de Chine ?

Philippe Mairlot : actuellement, en provenance de Chine, le prix moyen des conteneurs pour Anvers varie entre 3 000 USD et 5 500 USD pour un conteneur DV 20' (20 pieds) et de 6 700 USD à 10 500 USD pour un 40' DV (40 pieds). La différence importante dans la fourchette est due aux différences de prix pratiquées d'une ligne à l'autre et d'un mois à l'autre ; cela résulte également de la disponibilité des conteneurs. Pour comparaison, on se situait il y a un an à une moyenne de 950 USD pour un 20'DV et 1 800 USD pour un 40' DV.

P.A. : quel est aujourd'hui le prix moyen pour un conteneur à destination de la Chine ?

Philippe Mairlot : le prix moyen à l'exportation d'Anvers vers la Chine se situe actuellement à 1 200 USD pour le conteneur 40'HC.

A titre de comparaison, il y a un an, ce prix se situait à 400 USD pour un 40' HC.



Le granitier indien GTP, transporte ses monuments funéraires jusqu'au port. C'est ensuite que la situation s'est compliquée ces derniers mois.

P.A. : comment voyez-vous l'avenir ? Pensez-vous que le coût du fret va rester à un très haut niveau ou revenir à celui d'avant pandémie ? Pensez-vous que les Européens ont repris goût pour des productions plus locales ?

Philippe Mairlot : le niveau de fret reste très élevé aujourd'hui, mais devrait tendre à progressivement diminuer au fil de l'année. Cependant, il ne reviendra pas au niveau que nous avons connu avant la pandémie.

Grâce au vaccin, l'activité économique va reprendre un cours plus normal et l'équilibre de la chaîne logistique import/export se reformera avec les dispositions des conteneurs aux bons endroits.

Les tensions que l'on a connues jusqu'à présent vont progressivement se résorber et les lignes maritimes réadapteront leur stratégie pour augmenter l'offre sur les destinations qui ont été délaissées pour un temps.

Toutefois, les lignes maritimes tiendront à maintenir un niveau de fret suffisamment élevé pour leur garantir une rentabilité qui leur faisait défaut avec les prix très bas pratiqués avant la pandémie.

Tout porte à croire que nous connaissons, en 2021, une diminution progressive avec des hauts et des bas à mesure que la pandémie reculera, tout en restant à des niveaux plus élevés qu'avant la crise.

Les difficultés à l'importation de matériaux et produits d'Asie et les prix du transport très élevés renforcent la compétitivité et l'attrait pour les produits européens. Il est encore trop tôt pour déterminer si cette tendance se maintiendra sur le long terme.

P.A. : On parle aussi aujourd'hui des nouvelles "routes de la soie", pour le transport ferroviaire

entre l'Asie et l'Europe. Est-ce une possibilité pour la pierre ?

Philippe Mairlot : les nouvelles "routes de la soie" entre la Chine et l'Europe comportent des avantages notamment en terme de temps de parcours mais sont surtout adaptées à des marchandises à haute valeur ajoutée et au poids spécifique faible. En effet, pour le transport ferroviaire de ou vers la Chine, on doit réserver au minimum 2 conteneurs 20' (20 pieds) ou un de 40' (40 pieds), avec un poids maximum de 23 tonnes pour la somme des 2 x 20' ou 23 tonnes pour 1 x 40'.

C'est un gros désavantage pour le transport de la pierre qui a un poids spécifique important. Pour les conteneurs de mer, le poids maximum pour un 1 seul 20' est de 26 tonnes. A cela il faut ajouter le coût du transport terrestre entre les zones de production et les gares ferroviaires qui desservent l'Europe, pas toujours proches.

A noter également des formalités documentaires spécifiques et obligatoires pour le transport ferroviaire de produits en pierre que les producteurs ne sont pas toujours en mesure de fournir.

Concernant les prix actuels en ferroviaire depuis la Chine vers l'Europe, il faut compter entre 8 000 et 10 000 USD pour un conteneur 40' (maximum 23 tonnes).



Les nouvelles "routes de la soie", sont actives entre la Chine et l'Europe depuis 2013 (source RFI - Photo STR / AFP).

Entre l'Europe et la Chine, le prix est de +/- 1 300 euros pour un 40'. La grande différence par rapport à Chine/Europe vient du fait qu'il y a beaucoup plus de marchandises transportées vers l'Europe que vers la Chine et les conteneurs doivent de toute façon retourner en Chine.

La durée du transport en train est de l'ordre de 15-20 jours.