

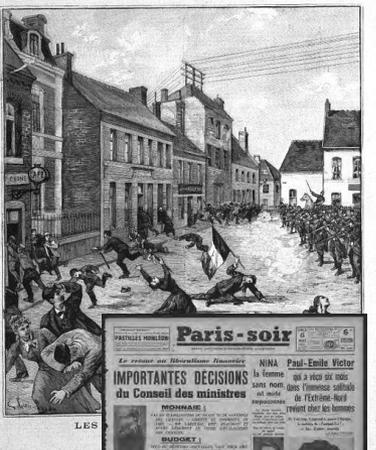


Actualité

SOURCING

N°100 –
Novembre 2024





Historic run to the final Four... North Carolina head coach...



ELLE magazine cover: 'La cause DES FEMMES Cinq voix fortes et engagées pour un même combat'

UNC fans take it... Parisien

Le Parisien: Ils ne tueront pas la liberté. JE SUIS CHARLIE

Le monde... Point d'actualité

Le Parisien: Mandala libéré. Cap sur l'esérance

MONDE diplomatique: Les puissants redessinent le monde

Alarmes israéliennes

Le Parisien: Mandala libéré. Cap sur l'esérance. 8 pages

Le Parisien: Avec « Le Parisien » et TF 1 jouez à Succès Lou

United we stand

L'EQUIPE: MAGISTRAL. FRENCH SPIRIT

Le Monde: Les maîtres du temps

Le Monde: Le plan pour sortir l'hôpital de la crise

Le Monde: C'ÉTAIT LE 11 JANVIER

L'EQUIPE: LES MAÎTRES DU TEMPS

Le Monde: Le monde

POINT D'ACTUALITÉ

Le monde RESTE SOUS LA MENACE AIGÜE DU COVID

NUCLÉAIRE LA COUR DES COMPTES FREINETE L'EPR

USA TODAY 01.12.15

ONT FOULÉ LE SOL DE LA... innes de millions de tésper



WORLD UNITES IN PARIS. Ukrainian, Russian, Palestinian and Israeli leaders join against terrorism

Le Monde: Un plan pour sortir l'hôpital de la crise

Le Monde: Le monde

Forbes magazine cover: THE WORLD'S 70 MOST POWERFUL PEOPLE



Science L'ADN redécrite le peuplement de la Polynésie

Le Monde: Le monde

Le Monde: Le monde

Le monde

Le monde

Le monde

Le monde

IMPACTS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (1)

L'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis aura un impact lourd sur le droit commercial international, les institutions qui le soutiennent, et les relations entre les États-Unis, la Chine et l'Union européenne.

Alors que les États-Unis viennent d'élire Donald Trump pour un second mandat, le reste du monde se souvient encore douloureusement de la période 2016-2020 comme du début des mesures de rétorsion commerciale contre la Chine mais également contre les pays de l'Union européenne, alliés historiques des États-Unis. Mais en 2024, que peut-on attendre de lui et de son administration en termes commerciaux ? Va-t-il perpétuer les politiques de Biden, douces pour les alliés et dures envers la Chine ou doit-on dès aujourd'hui se préparer à une guerre commerciale généralisée ?

Trump ou l'abandon du libéralisme économique.

Donald Trump, contrairement à ses prédécesseurs et à la candidate de l'autre camp, Kamala Harris, perçoit le commerce international comme un jeu à somme nulle. Les gains des uns font les pertes des autres – d'où son obsession pour les déficits commerciaux. Si la campagne de 2016 et le mandat qui s'en est suivi avaient clairement la Chine en ligne de mire, la campagne 2024 du candidat républicain ciblait également le commerce avec les alliés et les institutions internationales commerciales.

Cette vision du monde portée par le président élu américain risque d'accélérer le détricotage des institutions économiques internationales en commençant par la plus centrale : l'Organisation Mondiale du Commerce. Lors de son premier mandat, Donald Trump avait sciemment empêché la nomination de juges américains à la Cour d'appel de l'organisme de règlement des différends, empêchant ainsi la Cour de rendre des décisions juridiquement contraignantes. Cette politique a été pérennisée par l'administration Biden, qui y a ajouté le retrait du soutien des États-Unis à la position traditionnelle de transparence en termes de partage de données dans le e-commerce. Elle a aussi contesté les conclusions de l'institution qualifiant d'abusives l'invocation de Trump de la "sécurité nationale" dans l'imposition de sanctions tarifaires sur les importations d'acier et d'aluminium.

IMPACTS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (2)

Les déclarations du candidat républicain au sujet du commerce ont varié au cours de la campagne, mais les plus connues prévoient des droits de douanes allant de 10 à 20% pour l'ensemble des imports d'origine européenne, 60% sur les imports d'origine chinoise, 100% sur les imports d'acteurs ne commerçant pas en dollar, et 100% à 200% sur les imports d'entreprises américaines ayant délocalisé à l'étranger. Enfin, le nouveau président américain propose le "Reciprocal Trade Act". Il permettrait d'augmenter les droits de douane sur toute marchandise importée d'un pays tiers afin qu'ils soient égaux à ceux imposés par le pays tiers en question sur la même marchandise lorsqu'elle est importée des États-Unis.

Ces propositions prévoient des droits de douanes différenciés par pays, ce qui est contradictoire avec l'esprit de l'ordre commercial international contemporain. Si elles sont adoptées, elles remettraient en cause l'ensemble du fonctionnement de l'ordre commercial international qui est basé sur la clause du "pays le plus favorisé". Étant donné la clé de voûte que constituent les États-Unis dans le système économique mondial, il est peu probable que l'ordre mondial et ses institutions s'en sortent indemnes. Plus concrètement, on peut s'attendre à une politique commerciale beaucoup plus virulente, basée sur la loi du talion – œil pour œil, dent pour dent – exactement ce que la création de l'Organisation mondiale du Commerce avait pour projet d'enrayer au départ.

Trump et l'Union européenne : la fin de la politique d'alliance

La politique de Trump vis-à-vis de l'Union européenne est celle qui diffère le plus de ce qui était pratiqué sous l'administration Biden. Les dernières années ont été marquées par un rapprochement des États-Unis et de l'Union européenne et ses États membres avec un objectif commun : faire front entre acteurs partageant les mêmes valeurs. La création du "Trade and technology council" en 2021 est l'action la plus emblématique qui va dans ce sens. L'UE et les États-Unis ont mené des politiques communes pour défendre leurs intérêts en termes de sécurité, comme les sanctions apposées en parallèle contre la Russie et tout État cherchant à l'aider. Les politiques de dérisquage des chaînes d'approvisionnement menées des deux côtés de l'Atlantique ont revigoré le commerce entre les deux entités, l'UE représentant 25% des imports américains en 2023 et les États-Unis atteignant 15% des imports européens la même année.

IMPACTS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (3)

Trump sonne la fin du privilège commercial accordé aux alliés sous plusieurs aspects : tout d'abord, les États membres de l'UE sont concernés par les tarifs douaniers que le président élu souhaite voir apposés sur tous les imports américains. Ensuite, l'UE pourrait souffrir de façon indirecte des volontés de Trump d'apposer des droits de douanes de 60% sur les produits chinois. En effet, l'économie chinoise est actuellement en souffrance et reste très fortement dépendante des exportations pour sa croissance. Étant donné la similarité des marchés européens et américains en termes de consommation, il est probable que la Chine cherche à détourner une partie de ses exportations américaines vers l'Union européenne, mettant ainsi la pression sur Bruxelles, avec qui les relations sont déjà tendues par des dossiers bilatéraux comme les sanctions dirigées contre les exportateurs de véhicules électriques en provenance de Chine.

Cependant, à l'inverse de ce qui s'est produit lors du premier mandat de Donald Trump, l'Europe s'est préparée à un scénario catastrophe – et ce depuis plusieurs mois : Ursula Van Der Leyen, la présidente de la Commission européenne, s'est entourée d'une équipe baptisée la "Trump task force" [5] et Maros Sefcovic, le nouveau commissaire européen au commerce et à la sécurité économique s'est dit prêt "à défendre les intérêts européens en cas de scénario préjudiciable" [6] (i.e. l'élection du candidat républicain et l'instauration de droits de douanes allant jusqu'à 20% sur les produits européens). En 2018, lors des tensions commerciales avec les États-Unis, notamment sur le dossier de l'acier et de l'aluminium, l'UE avait cherché à désamorcer le conflit en n'appliquant que peu de mesures de représailles, sans succès. Les dirigeants européens se préparent désormais à un conflit ouvert dans lequel ils comptent prendre une part active si les mains tendues vers le nouveau président des États-Unis ne sont pas saisies. En d'autres termes, si Trump persiste à vouloir imposer des mesures tarifaires sur l'ensemble des importations, y compris celles en provenance de l'UE, il est fort probable qu'un ballet de mesures et contremesures soit lancé – aboutissant de facto à une forme de guerre commerciale entre alliés avec des tendances très volatiles, rompant avec l'augmentation solide et lente des importations réciproques observables ces dernières années.

IMPACTS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (4)

Trump et la Chine : acte 2

Lors de son premier mandat, l'administration de Donald Trump a instauré des sanctions commerciales sur un grand nombre de biens en provenance de Chine, à hauteur de 7,5% à 25%. Les sanctions commerciales se sont ensuite progressivement élargies sous l'administration Biden. Aujourd'hui, 60% des produits en provenance de Chine sont soumis à une sanction.

Toutefois, la proposition de Trump pour son second mandat reste inédite : imposer des droits de douane de l'ordre de 60% sur l'ensemble des produits chinois. Les études sur le commerce entre les États-Unis et la Chine ont démontré l'efficacité des droits de douanes dans la politique de dérisquage américaine : les catégories de biens taxées sont moins importées que les autres. Compte tenu de l'étendue des produits concernés par les sanctions, on a globalement assisté en quelques années à une baisse très significative des importations chinoises aux États-Unis. Pourtant, le marché américain a une telle importance pour les exportations chinoises que le pays a en grande partie absorbé les sanctions en rognant sur ses marges – les prix sur le marché cible ont donc peu fluctué. Avec des droits de douanes à hauteur de 60% du prix de vente, les vendeurs chinois ne seront pas en mesure d'absorber les sanctions et avec l'augmentation des prix sur le sol américain, les exportations risquent donc de chuter encore d'avantage, et ce de façon assez drastique.

Toutefois, par rapport au premier mandat de Donald Trump, deux éléments ont changé côté chinois : d'une part l'économie chinoise est dans une situation nettement plus difficile qu'en 2016 et d'autre part, les dirigeants savent à quoi s'attendre. En effet, depuis les années COVID, l'économie chinoise est en difficulté : croissance insuffisante, effondrement du secteur immobilier, échelon provincial en difficulté, et consommation interne à la traîne. Si les économistes s'accordent sur la nécessité pour la Chine de diversifier ses ressorts de croissance, le levier principal qui lui permet de garder la tête hors de l'eau reste aujourd'hui l'export. L'élection de Donald Trump risque d'avoir un impact important sur les chiffres du commerce chinois mais aussi sur l'organisation des exportations : depuis la mise en place de sanctions, la Chine a fait transiter certaines de ses exportations par d'autres pays comme le Mexique pour s'affranchir des sanctions douanières américaines. Ce type de stratégie va sûrement s'accroître.

IMPACTS DE L'ÉLECTION AMÉRICAINE SUR LE COMMERCE INTERNATIONAL (5)

Enfin, les dirigeants chinois ont déjà l'expérience du premier mandat de Donald Trump et notamment de la signature difficile et assez humiliante de l'accord de Phase One où la Chine acceptait d'importer des quotas de produits américains en échange de droits de douanes abaissés. Étant donné la violence exercée et l'absence de concessions côté américain pendant le premier mandat de Trump, il est probable que la Chine, elle aussi, ait recours à une politique de durcissement rendant la pareille aux États-Unis, en limitant les exports de matériaux critiques, en lançant des procédures commerciales tous azimuts au niveau de l'OMC et en mettant en place des mesures commerciales douloureuses en représailles d'actions unilatérales américaines.

Globalement, un des effets indirects de l'élection du candidat républicain à la présidence des États-Unis pourrait être de forcer la Chine et l'Union européenne à reprendre les discussions de fonds sur le soutien au système commercial international à mettre en place en l'absence des États-Unis, et à trouver des solutions amiables à leurs nombreux contentieux commerciaux. Dans tous les cas, l'élection de Donald Trump pour un second mandat à la tête de la première puissance mondiale est une promesse d'un chemin (très) cahoteux pour le commerce international et ses acteurs : le droit commercial international et les institutions qui le soutiennent sont au bord du précipice et les États-Unis promettent une forte hausse du nombre de barrières commerciales et des contentieux avec les deux autres gros acteurs de la mondialisation, l'Union européenne et la Chine.

Par Camille Brugier

TRANSPORT MARITIME : FORTE BAISSSE DES TAUX DE FRET SUR L'AXE ASIE-EUROPE (1)

Bonne nouvelle pour les chargeurs européens et français : les taux de fret maritime sont en forte baisse sur l'axe Asie-Europe malgré le détour par le Cap de Bonne Espérance, et cette tendance devrait se maintenir sur tout le 4ème trimestre 2024 selon la plateforme Upply, mettant à mal la rentabilité des compagnies sur cette route maritime. Elle pourrait perdurer à court terme.

Dans sa dernière note de conjoncture, Upply signale une chute des taux de fret sur l'axe Asie-Europe passant par le Cap de Bonne espérance, avec des taux FAK (pour Freight All Kinds, en français toutes sortes de marchandises) spots passés sous le seuil des 3000 dollars (USD) par conteneurs de 40 pieds.

Plusieurs facteurs expliquent cette chute, selon Upply, en premier lieu la faiblesse de la demande européenne. Or, les nouvelles capacités promises par les compagnies continuent à arriver. Au niveau mondial, d'après Linerlytica, société basée à Singapour et spécialisée sur les données sur la flotte marchande mondiale, a estimé que les livraisons de nouveaux navires ont déjà dépassé le record de 2023 (2,3 millions d'EVP), avec 2,5 millions d'EVP livrés depuis le début de l'année 2024.

En outre, selon Upply, « les chargeurs ne croient plus à un retour d'une bonne qualité de service » et « veulent donc désormais acheter au meilleur prix, même en sachant parfois pertinemment que leurs fournisseurs travaillent à perte ».

Enfin, l'effet de surprise étant passé, cette nouvelle route ouverte à partir du déclenchement des attaques houthies en mer Rouge, à l'automne 2023, qui a fait chuter de 60 % le trafic via le canal de Suez, est désormais intégrée « au fonctionnement du marché du transport maritime conteneurisé sur l'Asie-Europe ». Autrement dit, dans les négociations entre les chargeurs et les compagnies, ce n'est plus un facteur de hausse des prix.

Si cela est plutôt bon pour les chargeurs, quid de l'impact sur la rentabilité des compagnies dans les prochains mois ? Upply, pour sa part, le relativise. D'abord en raison de la bonne tenue relative d'autres grandes routes maritimes Est-Ouest et Nord-Sud : d'après Upply, le Transpacifique laisserait environ « 2000 USD de marge par conteneur aux compagnies en ce moment ». De plus, les bons résultats financiers des trois premiers trimestres de l'année devraient permettre aux Compagnies maritimes d'encaisser cette perturbation.

TRANSPORT MARITIME : FORTE BAISSSE DES TAUX DE FRET SUR L'AXE ASIE-EUROPE (2)

Des taux élevés sur d'autres routes maritimes

D'après la newsletter du commissionnaire de transport en ligne Ovrsea, Le Chargeur, sur l'ensemble du trafic mondial, la société d'analyse britannique Drewry prévoit que les taux de fret maritime resteront élevés, même sans nouvelle grève aux Etats-Unis. « Il s'agit d'un retour à une hausse des tarifs à un rythme lent (...). Même si le canal de Suez rouvre, nous ne prévoyons pas que les taux de fret des conteneurs reviennent aux niveaux d'avant la pandémie », estime Drewry, citée par la newsletter. Depuis 2019, les taux de fret mondiaux moyens ont augmenté de 87 % rappelle la même source.

Pour l'heure, Upply ne prévoit aucun facteur susceptible de provoquer un redressement des taux de fret sur cet axe Asie-Europe via le Cap de Bonne Espérance sur le quatrième trimestre 2024, sauf un événement imprévisible. Pour les compagnies, le meilleur moyen de redresser leur prix serait de repasser par le canal de Suez mais cette route est pour le moment trop risquée, certains comme Drewry ne prévoyant pas de réouverture avant 2026. Quant à retirer des capacités sur cet axe précis, cela paraît improbable de façon concertée entre grandes compagnies.

Quant aux compagnies qui tireraient le mieux leur épingle du jeu, Upply parie sur le Suisse MSC : « avec la reconfiguration à venir des alliances maritimes, MSC est la seule compagnie qui, avec l'appui de ZIM sur le Transpacifique, offre sous son nom une couverture planétaire élargie indépendante en matière de palette de services de ligne. Si elle n'est pas entravée politiquement dans sa croissance par des autorités étatiques ou assimilées, rien ne devrait arrêter ce rouleau compresseur qui entre dans la bagarre avec un très beau trésor de guerre engrangé pendant le Covid, et finalement peu redistribué, ce qui est moins le cas de ses concurrents directs comme CMA CGM ».

Par Christine Gilguy

TRANSPORT MARITIME : LES CHARGEURS FRANÇAIS POSITIFS MAIS VIGILANTS FACE AUX PROMESSES DES NOUVELLES ALLIANCES (1)

L'Association française des utilisateurs de fret (AUTF) vient de rendre public sa position sur les nouvelles alliances maritimes, dont deux d'entre elles vont bientôt entrer en opération. Prenant acte des promesses d'amélioration du service, elle appelle la Commission européenne et les chargeurs à davantage de vigilance après la fin de l'exemption dont ces alliances bénéficiaient dans l'Union européenne.

Depuis le début de l'année 2024, l'actualité du secteur maritime a été marqué par un renouvellement des grandes alliances entre compagnies maritimes offrant des services réguliers, les *liners*. Aujourd'hui, trois principales se détachent :

–**Ocean Alliance**, renouvelée pour cinq ans en février 2024, réunit le Français **CMA CGM** (France), **Cosco Shipping** (Chine), **Evergreen** (Taiwan) et **OOCL** (Hong Kong). La capacité globale de fret alignée par [Ocean Alliance](#) comporte : une flotte d'environ 320 porte-conteneurs (dont 119 navires pour CMA CGM) ; 35 services sur les plus grands trades mondiaux ; une capacité totale d'environ 4,5 millions d'EVP (Equivalent vingt pieds). Avec une grande promesse d'amélioration du service, avec notamment une offre optimisée au nom marketing de « [Day 8 product](#) » sur les 35 services proposés.

–**Gemini Cooperation**, lancée en janvier 2024, regroupe le géant danois **Maersk** (précédemment alliée avec MSC) et **Hapag-Lloyd** (Allemagne), qui aligne une flotte de 290 navires (3,4 millions d'EVP), des navires et terminaux mis en commun, et promet 26 services océaniques principaux, complété par 14 services de navettes avec une fiabilité de 90 %. Mais elle **réduit la desserte directe des ports français**, seules 3 services de *feeder* (transbordement de marchandises d'un navire à un autre) étant assurés.

–**Premier Alliance**, lancée en février également et réunissant les compagnies asiatiques **One** (Japon) **HMM** (Corée du Sud) et **Yang Ming** (Taiwan). Entrée en vigueur début 2025. **MSC**, géant mondial qui a préféré rester seul, a passé un accord de coopération avec cette alliance sur l'axe Asie-Europe (à partir de février 2025). Entrée en vigueur en février 2025, après la fin de l'accord **The Alliance**, qui unissait ces trois compagnies à Hapag-Lloyd.

A cette actualité mondiale, s'ajoute une actualité plus européenne : le **non-renouvellement du règlement d'exemption** par catégorie en faveur des consortium (CBER pour *Consortia Block Exemption Regulation*), qui a remis le secteur maritime dans le droit commun en matière de respect des règles de concurrence en cas de création d'un consortium.

TRANSPORT MARITIME : LES CHARGEURS FRANÇAIS POSITIFS MAIS VIGILANTS FACE AUX PROMESSES DES NOUVELLES ALLIANCES (2)

Une position équilibrée entre espoir d'amélioration du service et vigilance sur les pratiques

C'est dans ce contexte que l'AUTF rend publique sa position. Elle est pour le moins équilibrée entre les **promesses actées d'amélioration** du service des alliances, plutôt accueillies positivement après une nette dégradation ces quatre dernières années, et la **vigilance** quant au respect des règles.

« Au regard d'un niveau de confiance des utilisateurs de transport qui apparaît **dégradé**, l'AUTF prend acte de cette évolution du marché dont elle espère qu'elle engendrera réellement une qualité et un niveau de services améliorés, notamment en matière de respect du transit time ou encore au regard des congestions portuaires, à des prix plus compétitifs » souligne son communiqué.

Quant au respect des règles de concurrence, elle en appelle d'abord à davantage de contrôle de la part de la Commission européenne : « l'AUTF sollicite un **engagement plus proactif de la Commission** européenne dans le contrôle de la conformité de ces alliances face aux distorsions de marché et reste attentive aux positions des régulateurs dont le contrôle demeure primordial dans un tel contexte » souligne le communiqué à cet égard.

Les chargeurs ne doivent pas être en reste : « l'association **invite les chargeurs à la plus grande vigilance** dans leurs relations avec les compagnies maritimes membres de ces nouvelles alliances, tant en matière de conduite et suivi des prestations que de pratiques tarifaires, écrit encore l'AUTF. En effet, l'entretien, par ces dernières, d'un déséquilibre de rapports s'avèrerait délétère pour le marché, aux dépens du consommateur final ».

Pour conclure, l'AUTF rappelle un certain nombre d'enjeux importants pour ses membres, tous grands groupes industriels ou de commerce, qu'il concerne la contribution à la **décarbonation** des activités ou le **maintien d'une desserte** régulière des ports français : « face à des enjeux communs tels que celui de la nécessaire décarbonation du secteur, il est par ailleurs attendu que les alliances maritimes relèvent, elles aussi, ces défis au travers de leurs nouvelles offres, souligne le communiqué.

Enfin, l'Association rappelle que l'attractivité des ports français demeure une priorité pour ses adhérents, notamment au regard du nombre d'escales directes proposées ».

Par Christine Gilguy

A low-angle, upward-looking photograph of a sky filled with stacked red shipping containers. The containers are arranged in a way that creates a sense of depth and height, framing the sky. In the upper center of the sky, a white commercial airplane is flying towards the viewer. The sky is a mix of blue and white clouds, with a bright light source in the upper left corner, suggesting a sunrise or sunset. The overall composition is dynamic and emphasizes the scale of the shipping industry.

L'EVOLUTION DES COURS DE TRANSPORT EN AVION

FRET AÉRIEN : VERS UNE HAUTE SAISON PEUT-ÊTRE MOINS CALME QUE PRÉVU (1)

LA CROISSANCE DU FRET TEND À RALENTIR, CE QUI LAISSAIT ENTREVOIR UNE HAUTE SAISON MODÉRÉE. MAIS LE SPECTRE DU DURCISSEMENT DE LA GUERRE COMMERCIALE POURRAIT RÉACTIVER LES COMMANDES ET MAINTENIR UNE CERTAINE PRESSION SUR LES TAUX DE FRET.

1/ L'évolution de l'offre et de la demande

Trafic de septembre 2024.

Le trafic mondial de fret aérien a augmenté de 9,4 % en glissement annuel au mois de septembre 2024, enregistrant ainsi un quatorzième mois consécutif de hausse. Cependant, la croissance ralentit. Pour la première fois depuis 10 mois, elle passe sous la barre des 10%. D'autre part, en glissement mensuel et en données corrigées des variations saisonnières, les volumes sont en repli de 0,4%, après avoir déjà enregistré une baisse de 0,2% le mois précédent, indique l'Association du transport aérien international (IATA). Selon nos estimations, le trafic du mois de septembre s'élève ainsi à environ 22,8 milliards de tkm.

Sur les liaisons internationales, la croissance se maintient au-delà du seuil des 10%, toujours tirée, selon l'IATA, par l'augmentation de la demande dans le secteur du e-commerce.

La progression des volumes profite toujours essentiellement aux compagnies d'Asie-Pacifique et d'Europe, contribuant respectivement à hauteur de 42% et 26% à l'augmentation globale, contre 15% pour les compagnies du Moyen-Orient et 11% pour les compagnies d'Amérique du Nord.

Évolution des volumes de fret aérien (FTK*)				
Septembre 2024 / Septembre 2023				
Zone	Trafic global		Trafic international	
	Trafic	Capacités	Trafic	Capacités
Asie-Pacifique	+ 11,7 %	+ 8,5 %	+ 12,0 %	+ 12,4 %
Amérique du Nord	+ 3,8 %	+ 4,2 %	+ 6,5 %	+ 5,4 %
Europe	+ 11,7 %	+ 7,5 %	+ 11,7 %	+ 7,9 %
Moyen-Orient	+ 10,1 %	+ 2,9 %	+ 10,1 %	+ 2,9 %
Amérique latine	+ 20,9 %	+ 7,9 %	+ 19,8 %	+ 8,9 %
Afrique	+ 1,7 %	+ 13,9 %	+ 1,8 %	+ 13,5 %
Marché total	+ 9,4 %	+ 6,4 %	+ 10,5 %	+ 8,1 %

* FTK : tonnes-kilomètres de fret – Source des données : IATA

FRET AÉRIEN : VERS UNE HAUTE SAISON PEUT-ÊTRE MOINS CALME QUE PRÉVU (2)

Cumul annuel à fin septembre 2024.

En cumul annuel à fin septembre, la croissance de la demande de fret aérien s'établit à 12,6% par rapport aux neuf premiers mois de 2023 (+13,5% sur les lignes internationales).

Évolution des volumes de fret aérien (FTK*) Janvier-Septembre 2024 / Janvier-Septembre 2023				
Zone	Trafic global		Trafic international	
	Trafic	Capacités	Trafic	Capacités
Asie-Pacifique	+ 15,6 %	+ 12,4 %	+ 15,6 %	+ 16,4 %
Amérique du Nord	+ 6,3 %	+ 3,5 %	+ 8,1 %	+ 6,3 %
Europe	+ 13,6 %	+ 9,3 %	+ 13,8 %	+ 9,7 %
Moyen-Orient	+ 16,4 %	+ 7,5 %	+ 16,4 %	+ 7,5 %
Amérique latine	+ 11,9 %	+ 8,1 %	+ 10,7 %	+ 9,7 %
Afrique	+ 11,9 %	+ 17,3 %	+ 11,9 %	+ 17,1 %
Marché total	+ 12,6 %	+ 8,4 %	+ 13,5 %	+ 10,8 %

* FTK : tonnes-kilomètres de fret – Source des données : IATA

FRET AÉRIEN : VERS UNE HAUTE SAISON PEUT-ÊTRE MOINS CALME QUE PRÉVU (3)

Capacités

L'offre a augmenté de 6,4% en septembre 2024 en glissement annuel, et de 0,2% en glissement mensuel après correction des variations saisonnières. Nous l'estimons ainsi à environ 52,4 milliards de tonnes-kilomètres.

Si l'on considère uniquement les routes internationales, l'augmentation des capacités s'élève à 8,1% en glissement annuel au mois de septembre 2024, toujours stimulée par la progression des capacités disponibles à bord des avions passagers (+10,3% en glissement annuel en septembre, contre une hausse qui se limite à +5,4% pour les capacités offertes à bord des avions cargos.

Le coefficient de remplissage s'établit globalement à 45,6% en septembre, et à 50,8 % à l'international, soit une progression respective de 1,3 et 1,1 point de pourcentage en glissement annuel. En cumul annuel à fin septembre, il progresse très légèrement sur les liaisons internationales (+0,2% à 50,6%) et augmente globalement de 1,7 point à 45,2%.

2/ L'évolution des prix

La recette unitaire moyenne, surcharges incluses, a connu une hausse très significative de 3,6% en glissement mensuel et de 11,7% en glissement annuel au mois de septembre, confirmant la tendance du mois précédent. Cette augmentation est d'autant plus remarquable qu'elle intervient dans un contexte de baisse du prix du carburant, les prix du kérosène ayant diminué en moyenne de 4,4% par rapport au mois précédent, et de de 34,4% par rapport au mois de septembre 2023. "Le taux de fret moyen dans le fret aérien est ainsi supérieur de 50 % au niveau de 2019", souligne l'IATA.

La progression en glissement annuel se révèle particulièrement dynamique sur l'axe Asie-Europe qui bénéficie d'un double effet : la forte progression de la demande dans le secteur du e-commerce et les perturbations persistantes du transport maritime en mer Rouge, même si celles-ci ont tendance à s'atténuer.

Évolution des taux de fret aérien		
Corridor	Septembre 2024 / Août 2024	Septembre 2024 / Septembre 2023
Intra-Asie	+ 3,4 %	+ 0,4 %
Asie / Europe	- 2,9 %	+ 20,5 %
Europe / Asie	- 0,3 %	- 4,6 %
Europe / Moyen-Orient	+ 3,9 %	+ 7,9 %
Europe / Amérique du Nord, Côte Est	- 3,4 %	- 0,9 %
Amérique du Nord, Côte Est / Europe	+ 2,3 %	- 22,0 %

FRET AÉRIEN : VERS UNE HAUTE SAISON PEUT-ÊTRE MOINS CALME QUE PRÉVU (4)

3/ Les perspectives

Dans les semaines qui viennent, la pression sur les taux de fret pourrait se maintenir, malgré des indicateurs économiques mitigés.

En septembre, l'indice des directeurs d'achat (PMI) pour la production manufacturière mondiale et le PMI pour les nouvelles commandes à l'exportation sont restés sous la barre des 50, à 49,4 et 47,5, ce qui indique une contraction. Ils montrent aussi une dégradation par rapport au mois précédent. En revanche, du côté des bonnes nouvelles, le commerce mondial de marchandises a progressé de 2,8 %, ce qui constitue un sixième mois consécutif de croissance.

Dans ce contexte moyennement favorable, certains opérateurs ont révisé à la baisse les perspectives pour le dernier trimestre. Kuehne + Nagel, n°1 mondial de la commission de transport aérien, a indiqué lors de la présentation des résultats financiers du troisième trimestre qu'il prévoyait une haute saison plus calme que ce qui était prévu à la mi-année. Effectivement, certains facteurs de tension se sont atténués. Les chaînes logistiques ont maintenant eu le temps de s'adapter aux perturbations du transport maritime en mer Rouge, réduisant les besoins d'acheminement urgent de marchandises par voie aérienne. D'autre part, vers les États-Unis, les flux ont été dopés par la perspective de la grève des dockers des ports de la côte Est et du golfe du Mexique, qui a conduit les chargeurs à anticiper dans une certaine mesure les approvisionnements pour la période de Noël.

Pourtant, de nouvelles incertitudes pourraient rallumer la mèche des commandes anticipées en cette fin d'année 2024 :

La menace d'une nouvelle grève dans les ports aux États-Unis.

Le conflit entre les travailleurs portuaires et les entreprises de manutention dans les ports de la côte Est des États-Unis et du golfe du Mexique n'a duré que 3 jours en octobre, avant la signature d'un accord prorogeant jusqu'au 15 janvier le contrat régissant actuellement les relations sociales entre les parties. Des négociations démarrent en novembre pour tenter de trouver un accord définitif, mais si les deux parties ne parviennent pas à s'entendre, le mouvement de grève pourrait reprendre. Ce risque peut conduire certaines entreprises à anticiper les envois.

La perspective d'un durcissement de la guerre commerciale.

L'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis, qui devrait être confirmée par le vote des grands électeurs le 17 décembre, laisse entrevoir un durcissement et une extension de la guerre commerciale, avec notamment l'instauration de droits de douane additionnels sur des marchandises en provenance de Chine mais aussi d'Europe. Cette perspective pourrait là encore inciter les entreprises à anticiper les commandes. L'investiture du président des États-Unis se tient traditionnellement le 20 janvier.

Par Anne Kerriou

L'EVOLUTION DES COURS DE TRANSPORT EN BATEAU



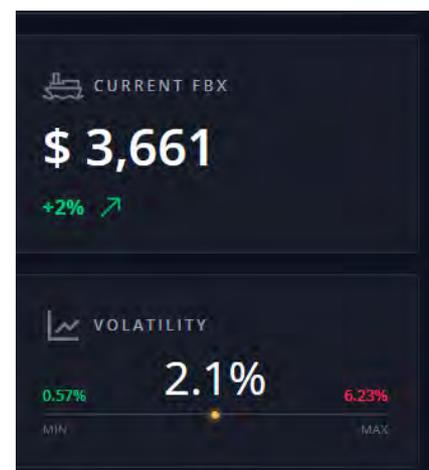
INDICE MONDIAL DU FRET DE CONTENEURS



Tarifs de l'océan – Freightos Baltic Index (semaine du 31 octobre 2024):

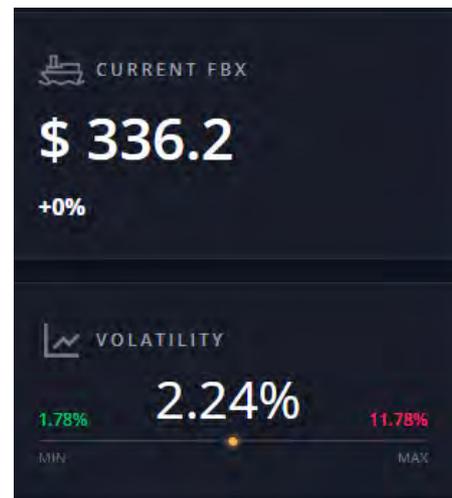
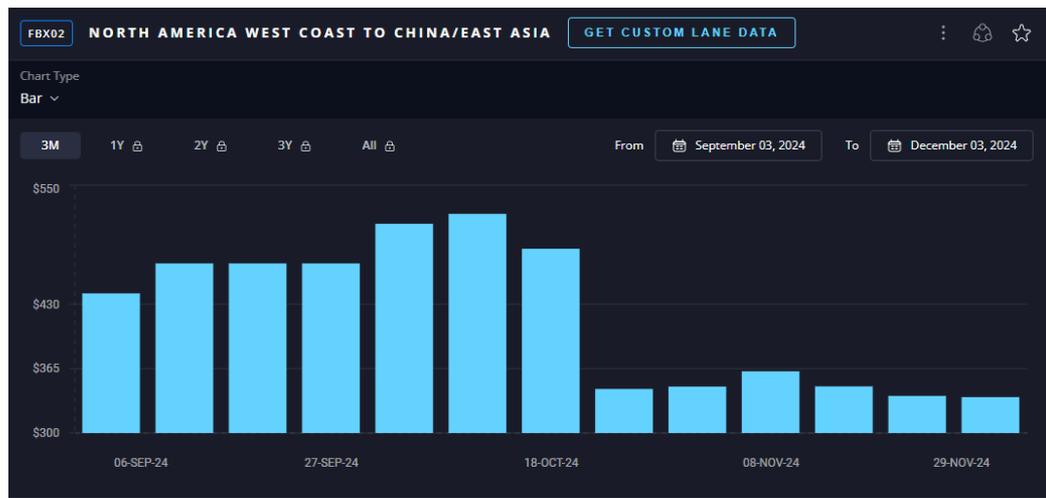
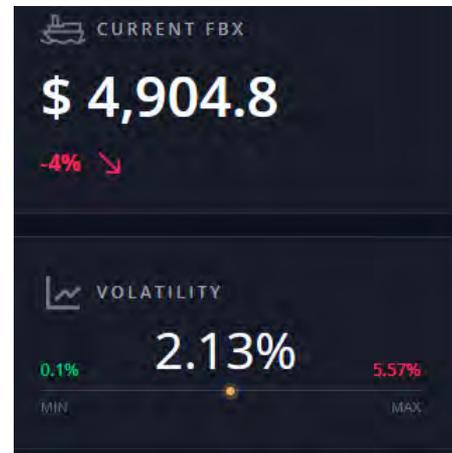
- Les prix de la côte ouest de l'Asie et des États-Unis (FBX01 Weekly) ont augmenté de 1 % à 5 969 \$/FEU.
- Les prix de la côte Est Asie-États-Unis (FBX03 Weekly) étaient stables à 7 552 \$/FEU.
- Asie-N. Les prix en Europe (FBX11 Weekly) ont augmenté de 5 % à 6 480 \$/FEU.
- Les prix Asie-Méditerranée (FBX13 Weekly) ont chuté de 1 % à 6 920 \$/FEU.

INDICE MONDIAL DU FRET DE CONTENEURS



TRANSPORT MARITIME : OCÉAN PACIFIQUE (1) – 03/09/2024 – 03/12/2024

Prix au 03/12/2024: % par rapport à la semaine précédente



BAROMÈTRE. LES COMPAGNIES MARITIMES TENTENT DE STOPPER L'ÉROSION DES TAUX DE FRET DANS LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ, MAIS SANS GRAND SUCCÈS, EN PARTICULIER SUR L'ASIE-EUROPE. PARALLÈLEMENT, LA RECOMPOSITION DES ALLIANCES SE PRÉPARE.

À la fin de l'été 2023, les "Big Five", ces cabinets de conseil mondiaux dont les prévisions sont scrutées de très près par les grandes entreprises en période de préparation budgétaire, annonçaient des heures sombres pour les compagnies maritimes. La surcapacité semblait inéluctable, avec à la clé des prix en baisse et une rentabilité menacée. À l'époque, les taux de fret Asie-Europe du nord via le canal de Suez semblaient sous les 4 chiffres par 40' sur le marché spot, sous les yeux des observateurs inquiets.

Ces prévisions ont été totalement chamboulées par la résurgence du conflit au Moyen-Orient après les événements du 7 octobre 2023 et leurs conséquences. Les attaques des Houthis en mer Rouge ont conduit le marché à opter pour un itinéraire via le cap de Bonne-Espérance. Cette désorganisation a engendré une augmentation des prix, et donc un niveau de rentabilité tout aussi imprévu qu'inespéré pour les compagnies maritimes.

Les compagnies maritimes entrent en zone de turbulence

Mais le sentiment qui domine en ce mois d'octobre 2024, c'est que le pronostic des Big Five pourrait bien se concrétiser, avec un an de décalage. Le mois d'octobre qui vient de s'écouler ne restera pas dans les annales, ni en volumes, ni en recettes. Sur l'axe Asie-Europe, notamment, les taux FAK des compagnies ont dangereusement frôlé les coûts d'exploitation.

Les fondamentaux qui avaient été mis en avant l'an dernier à la même époque ressurgissent, peut-être même avec encore plus de force.

Le premier facteur déterminant est évidemment la demande. Or non seulement celle-ci reste conjoncturellement molle, mais il semble que l'on assiste parallèlement à des changements structurels au profit d'autres régions. Il se peut que l'on ait durablement atteint un palier en termes de volumes conteneurisés entre l'Asie et l'Europe. Cette question fait sens aujourd'hui, et pas uniquement sur la scène politique de la "décroissance".

Du côté de l'offre, le passage par le cap de Bonne-Espérance a permis dans un premier temps d'absorber des capacités supplémentaires, rééquilibrant l'offre et la demande. Mais l'argument n'est plus valable aujourd'hui. Alors que le passage par le cap s'est normalisé, la capacité est de nouveau excédentaire par rapport à la demande. La recomposition des Alliances maritimes, début 2025, va stimuler une forme de concurrence entre les compagnies, chacune ayant à cœur de faire performer "son" modèle.

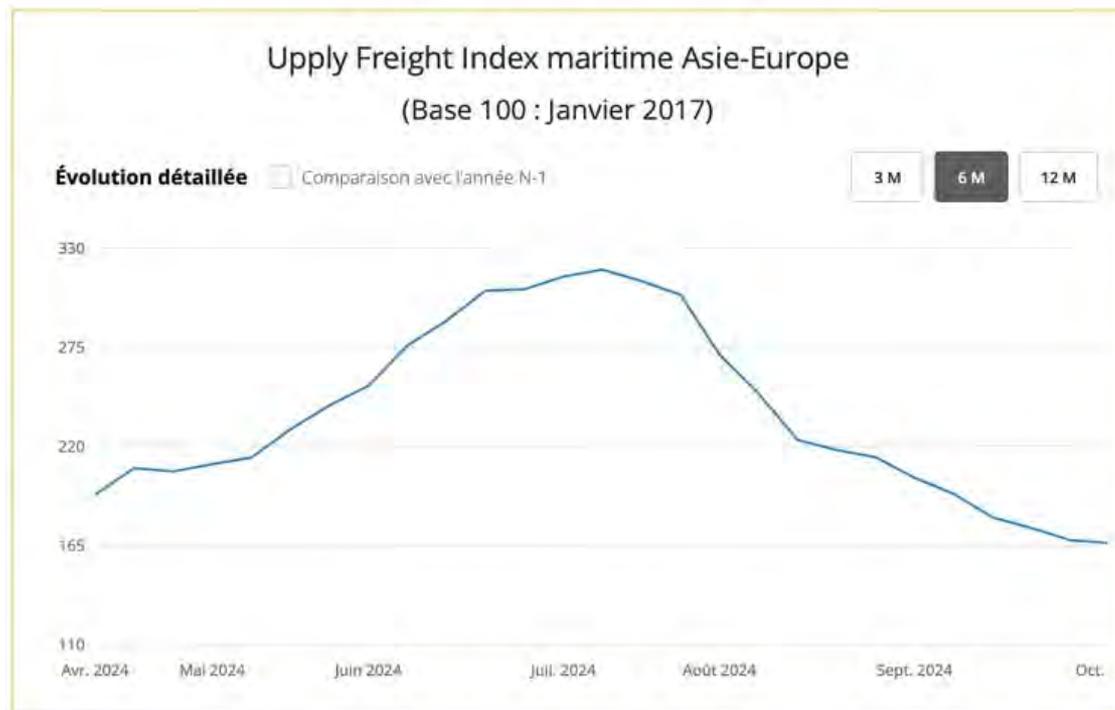
Pour les mois qui viennent, le retour ou pas par le canal de Suez est vraiment la question de fond qui perturbe profondément le marché. En effet, cette incertitude majeure pose un problème aussi bien aux chargeurs qu'aux compagnies maritimes pour se positionner à l'aube de cette année 2025 (...)

Par Jérôme de Ricqlès

LES TAUX DE FRET DÉGRINGOLENT RAPIDEMENT SUR LA ROUTE ASIE-EUROPE VIA LE CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. LES COMPAGNIES MARITIMES OPÈRENT DÉSORMAIS EN-DEÇÀ DE LEUR SEUIL DE RENTABILITÉ SUR CET AXE (1).

Le quatrième trimestre 2024 s'annonce très délicat à aborder en matière de rentabilité pour les compagnies maritimes. En effet, pour des chargements au mois d'octobre entre l'Asie et l'Europe du Nord via le cap de Bonne-Espérance, qui est aujourd'hui la route la plus utilisée, les taux FAK spot se situent sous le seuil des 3000 USD/40'.

L'indice Uply des taux de fret maritime sur l'axe Asie-Europe, qui reflète l'évolution des prix spots et contractuels, montre également un net décrochage à partir du mois d'août.



LES TAUX DE FRET DÉGRINGOLENT RAPIDEMENT SUR LA ROUTE ASIE-EUROPE VIA LE CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. LES COMPAGNIES MARITIMES OPÈRENT DÉSORMAIS EN-DEÇÀ DE LEUR SEUIL DE RENTABILITÉ SUR CET AXE (2).

Ce marché Asie-Europe, très important pour les compagnies maritimes, se lézarde au plus mauvais moment, alors que la saison des appels d'offres commence à battre son plein et que les services 2025 se dessinent sans réelles avancées qualitatives convaincantes à ce stade.

Cette situation de mise sous pression de la rentabilité des compagnies maritimes était attendue, mais nettement plus tard, dans le courant de l'année 2025.

1/ Pourquoi le marché Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance est-il en train de "craquer" si brutalement ?

La demande européenne est toujours mal orientée. Les volumes actuels, et pire encore les prévisions reflétées par les demandes de réservation, sont médiocres pour le quatrième trimestre chez toutes les compagnies interrogées.

Les capacités continuent d'arriver, avec encore trop de nouvelles très grandes unités sur cette route.

Les chargeurs ne croient plus à un retour d'une bonne qualité de service. Ils veulent donc désormais acheter au meilleur prix, même en sachant parfois pertinemment que leurs fournisseurs travaillent à perte.

Le passage par le cap de Bonne-Espérance est désormais intégré au fonctionnement du marché du transport maritime conteneurisé sur l'Asie-Europe. Dans la mécanique de négociation des chargeurs, les perturbations du Canal de Suez n'entrent donc plus en ligne de compte car elles ne créent plus d'effet de surprise et de tension associée.

2/ Ce retournement de marché va-t-il faire plonger les compagnies dans le rouge ?

À ce stade, nous estimons que la rentabilité des compagnies maritimes sera préservée en 2024, pour deux raisons majeures :

D'une part, en dehors de l'axe Asie-Europe, les autres marchés Est-Ouest et le Nord-Sud, bien que sous pression, restent rémunérateurs, particulièrement le Transpacifique qui laisse encore autour de 2000 USD de marge par conteneur aux compagnies en ce moment.

D'autre part, les résultats engrangés au cours des trois premiers trimestres par les compagnies devraient être suffisants pour permettre une augmentation d'environ 10% des résultats nets, même avec une détérioration au 4^e trimestre.

LES TAUX DE FRET DÉGRINGOLENT RAPIDEMENT SUR LA ROUTE ASIE-EUROPE VIA LE CAP DE BONNE-ESPÉRANCE. LES COMPAGNIES MARITIMES OPÈRENT DÉSORMAIS EN-DEÇÀ DE LEUR SEUIL DE RENTABILITÉ SUR CET AXE (3).

3/ De quelles armes disposent les compagnies pour tenter de restaurer le marché des taux de fret sur l'axe Asie-Europe ?

À ce stade, mis à part un événement majeur imprévisible de type pandémie, guerre, ou catastrophe climatique, nous ne voyons aucun facteur susceptible d'enrayer l'effondrement des taux de fret sur l'axe Asie-Europe.

Emprunter à nouveau le canal de Suez pourrait être une alternative qui permettrait d'améliorer un peu les marges, mais les risques sont trop élevés. Il n'est pas certain que les chargeurs acceptent cette solution, et les compagnies se mettraient en tort vis-à-vis de leur responsabilité si elles exposaient la marchandise qui leur est confiée à des risques connus, tant que la mer Rouge est officiellement reconnue comme zone de guerre par les instances internationales.

Mettre à l'ancre la moitié des très grands porte-conteneurs (+ de 20 000 EVP) pour rééquilibrer le marché. Là encore, cette option paraît impossible. Les compagnies ne peuvent pas le faire de façon concertée, et la probabilité qu'elles le fassent de façon concomitante et non-concertée est très faible.

Se débarrasser massivement des navires de plus de 18 ans d'âge.

4/ Qui peut résister à l'orage ?

Quand la houle se forme, MSC s'en sort traditionnellement mieux que la moyenne. Cette compagnie est taillée historiquement pour performer dans l'adversité, grâce à sa taille et à sa maîtrise des coûts d'exploitation. Ceux-ci restent les plus bas du marché, en partie grâce à la scrubberisation massive de la flotte. Par ailleurs, MSC contrôle aujourd'hui une grande partie de la chaîne de valeur, en s'appuyant sur ses propres terminaux portuaires, alors que ses concurrents restent encore trop tributaires de prestataires extérieurs.

Avec la reconfiguration à venir des alliances maritimes, MSC est la seule compagnie qui, avec l'appui de ZIM sur le Transpacifique, offre sous son nom une couverture planétaire élargie indépendante en matière de palette de services de ligne. Si elle n'est pas entravée politiquement dans sa croissance par des autorités étatiques ou assimilées, rien ne devrait arrêter ce rouleau compresseur qui entre dans la bagarre avec un très beau trésor de guerre engrangé pendant le Covid, et finalement peu redistribué, ce qui est moins le cas de ses concurrents directs comme CMA CGM.

Alors qu'en France, le débat dans les sphères politiques est aujourd'hui grandement focalisé sur l'opportunité de taxer ou pas les profits exceptionnels de CMA CGM, il serait urgent d'éclairer notre représentation nationale et l'opinion publique sur le fait que notre fleuron maritime, après avoir grandement aidé le pays sur des dossiers sensibles (Brittany Ferries, Gefco, Bolloré, Neoline, etc.) pourrait rapidement faire face à des vents contraires.

En maritime, la roue tourne toujours très vite. Les victoires d'hier ne protègent pas des retournements du lendemain, c'est bien pour cela que pour tenir, il faut toujours être gros, voire le plus gros. Cette vision philosophique et stratégique soutenue en son temps par Jacques Saadé se vérifie une fois de plus à l'approche d'une année 2025 qui s'annonce très difficile, tant les fondamentaux du marché sont dégradés.

Par Jérôme de Ricqlès

Contact



Point Macro :

- Extrait d'analyse économique de l'industrie Européenne du textile- habillement par Euratex : 2023 -2024.



**LA FEDERATION DE LA MAILLE,
DE LA LINGERIE & DU
BALNÉAIRE**

37/39 rue de Neuilly
92110 Clichy - France
T. +33 1 49 68 33 50

Oléna Kokosh

okokosh@la-federation.com

