

**Point d'actualité
2020/2021 : deux années
exceptionnelles**

Deux années exceptionnelles

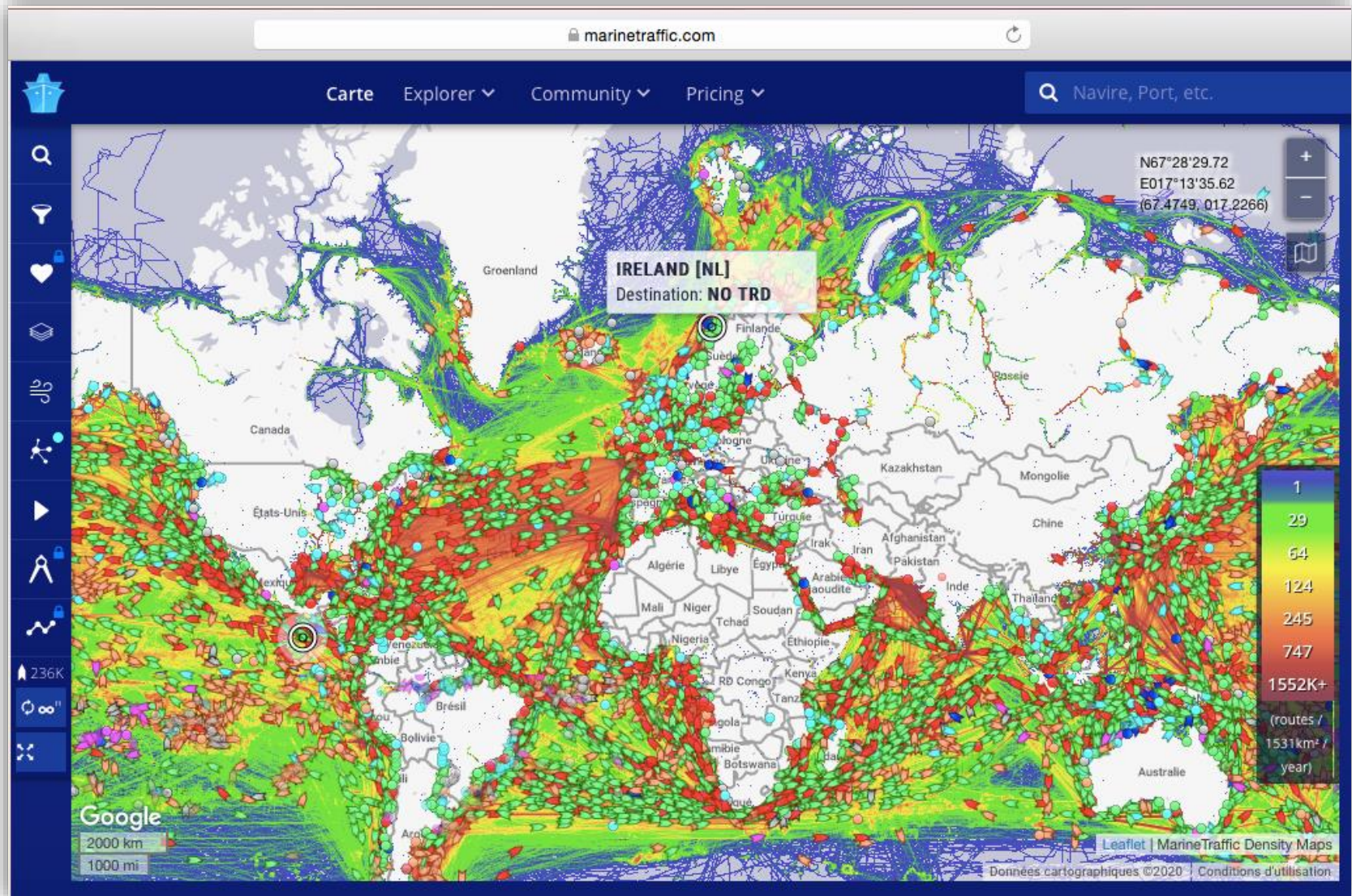
- Retour sur 2 événements hors normes : la crise de la covid 19 puis le blocage du Canal de Suez par l'Evergreen
- Puis sur la reprise spectaculaire du shipping : le **chiffre d'affaires de CMA CGM a connu une hausse de 77 % au deuxième trimestre 2021**

Michel DESSE, Simon CHARRIER et Nice Michée ISSANG, « Pandémie de la Covid-19 et transport maritime : 2020, une année en quarantaine », *Cahiers Nantais* [En ligne], 1 | 2020, mis en ligne le 16 septembre 2021, consulté le 11 octobre 2021. URL : <http://cahiers-nantais.fr/index.php?id=1545>

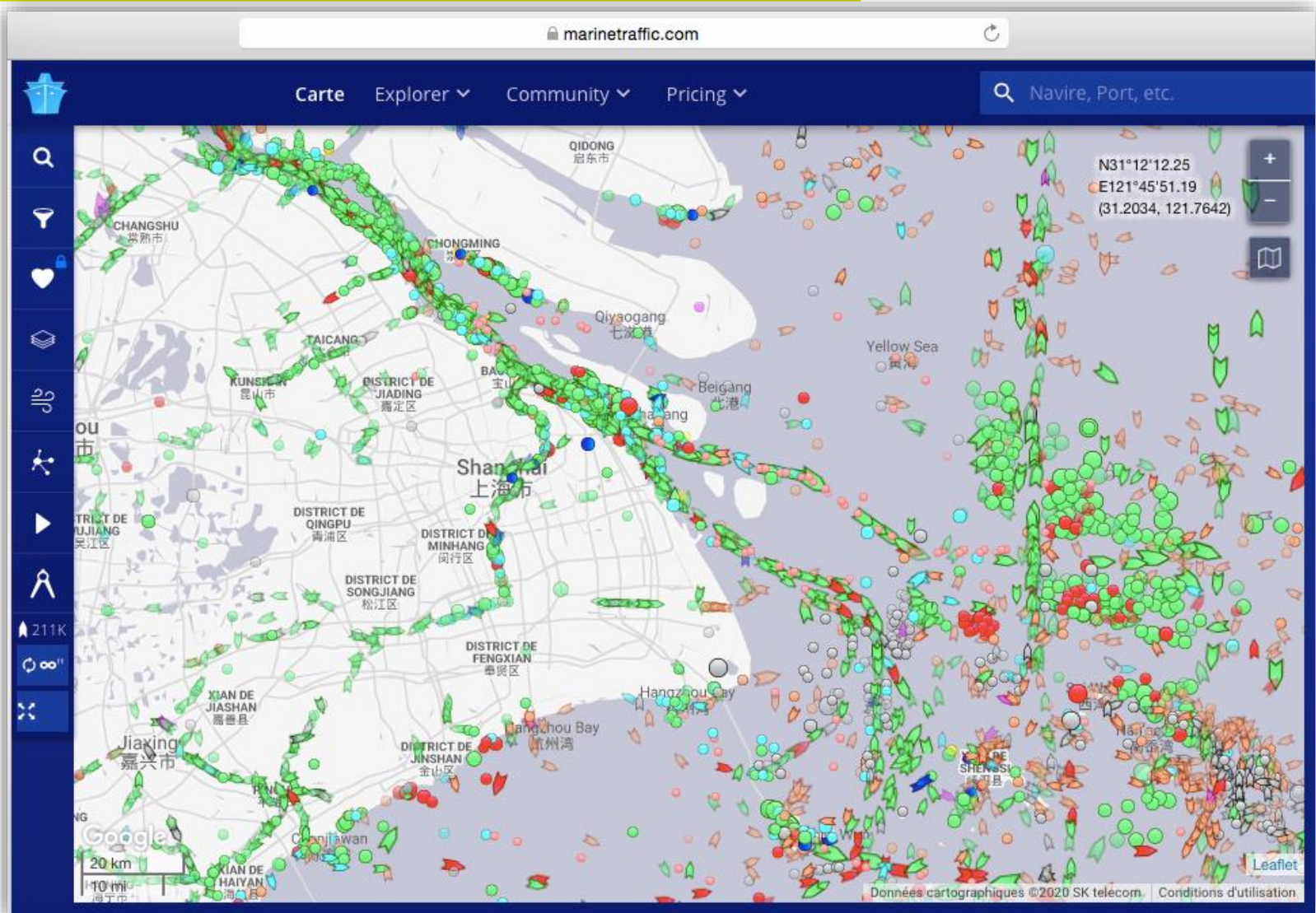
Tourret P. 2021. Bilan maritime d'une année de crise hors-norme, *Note de Synthèse ISEMAR*, n° 227, Janvier 2021. [URL : https://www.isemar.fr/note_synthese/bilan-maritime-dune-annee-de-crise-hors-norme]

Tourret P. 2020. Pandémie planétaire, premiers effets maritimes, *Note de Synthèse ISEMAR*, n° 220, Mai 2020. [URL : https://www.isemar.fr/note_synthese/pandemie-planetaire-premiers-effets-maritimes]

Trafic le 21 septembre 2020 (source: Marine traffic)



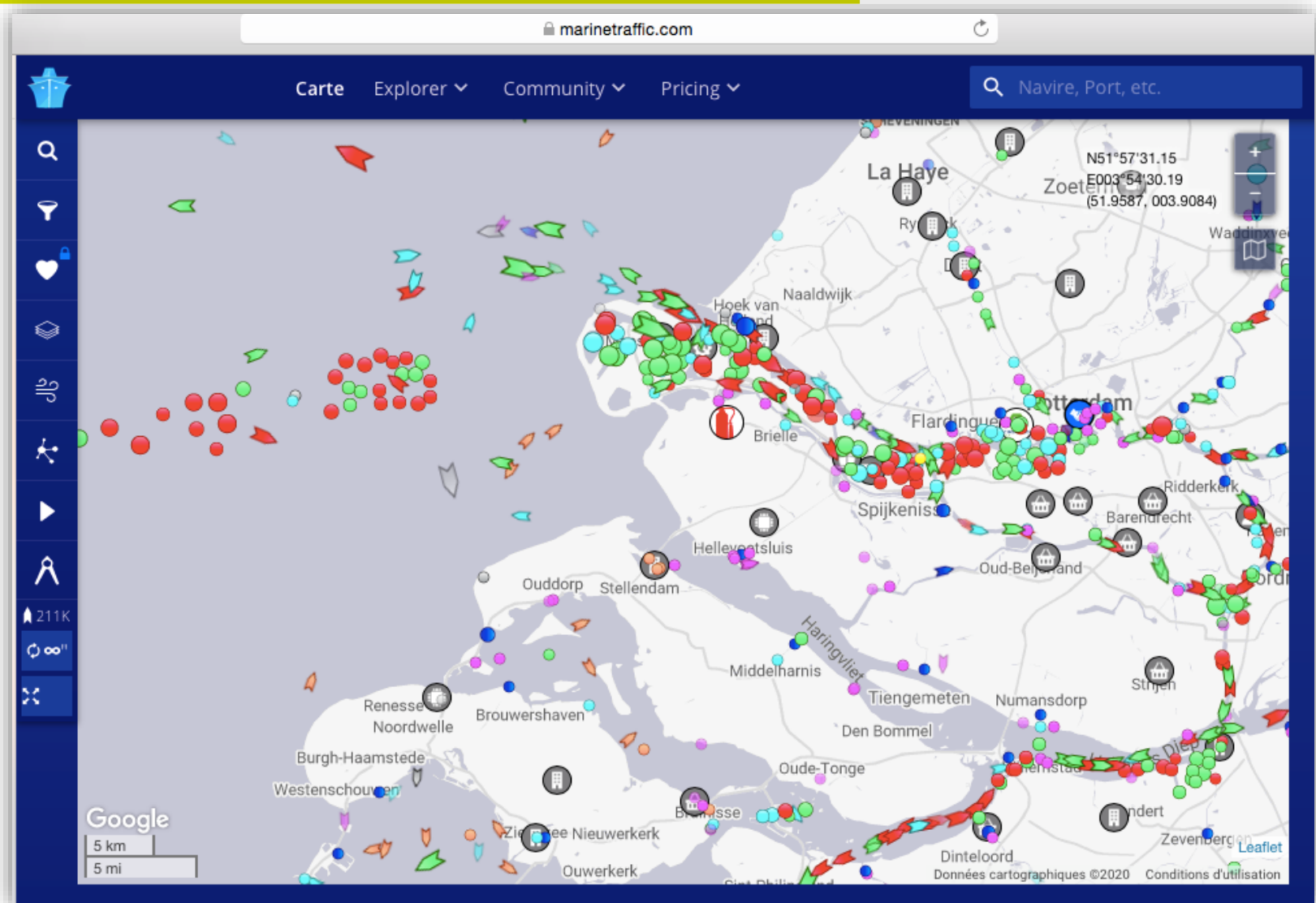
Un trafic à l'arrêt du jamais vu, Shanghai le 7 avril 2020



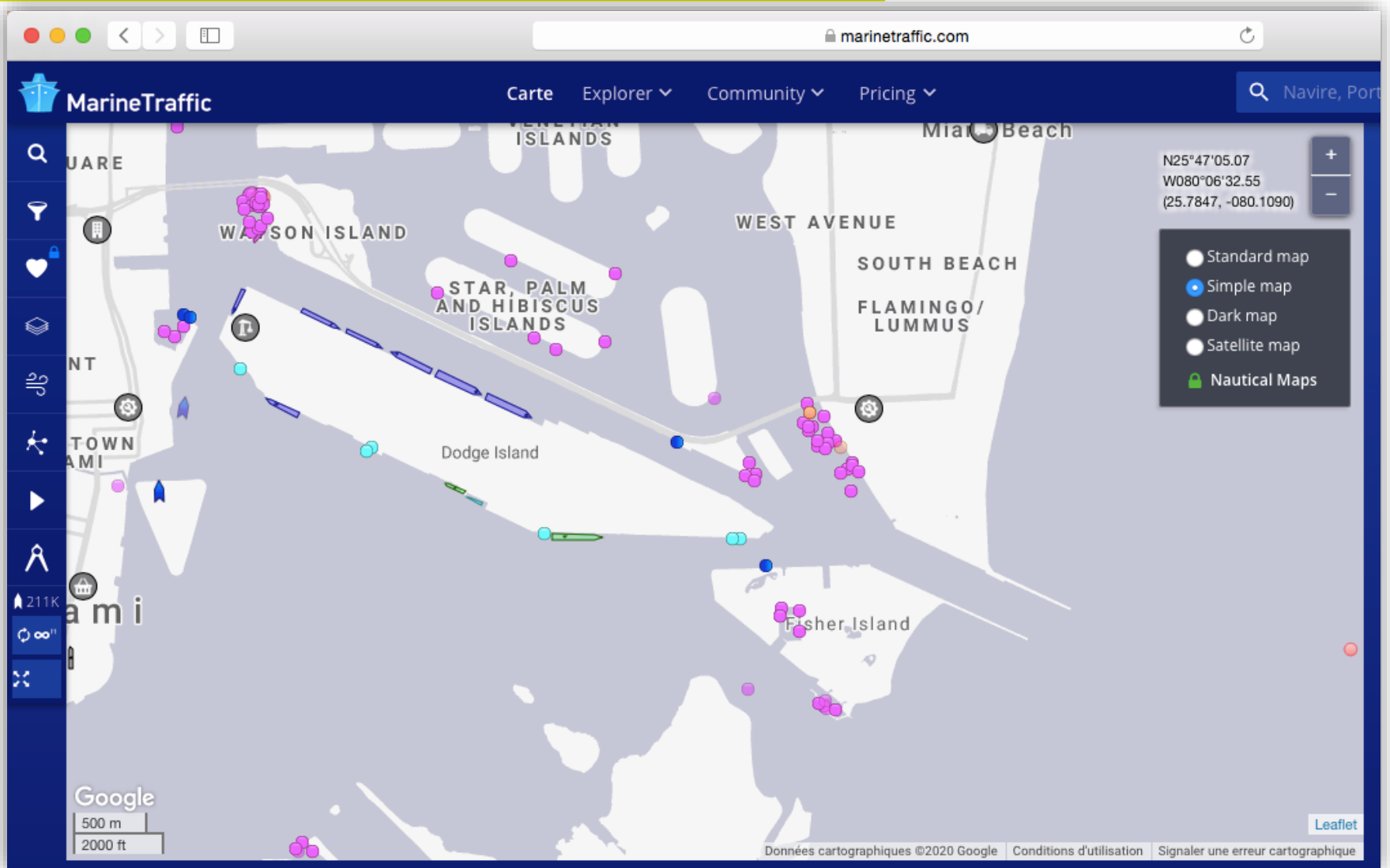
L'année 2020

- Mi-janvier confinement en Chine des usines et des ports
- Mi-Mars confinement en Italie puis dans les autres pays européens, économie mondiale à l'arrêt. Arrêt aussi des croisières et des car ferry. CMA-CGM affrète des avions cargo pour fournir des masques en France
- Avril les USA sont touchées , fin des importations en Chine
- Baisse du trafic de Vrac sec
- Diminution du nombre conteneur, annulation de 500 départs de mars à fin avril arrêt de certaines lignes. 10% de navires à l'arrêt.
- 300 bateaux de croisière à l'arrêt, et désaffectation de la clientèle
- Dans les ports et régions portuaires des problématiques logistiques et problème de stockage
- Risque aussi pour les compagnies maritimes

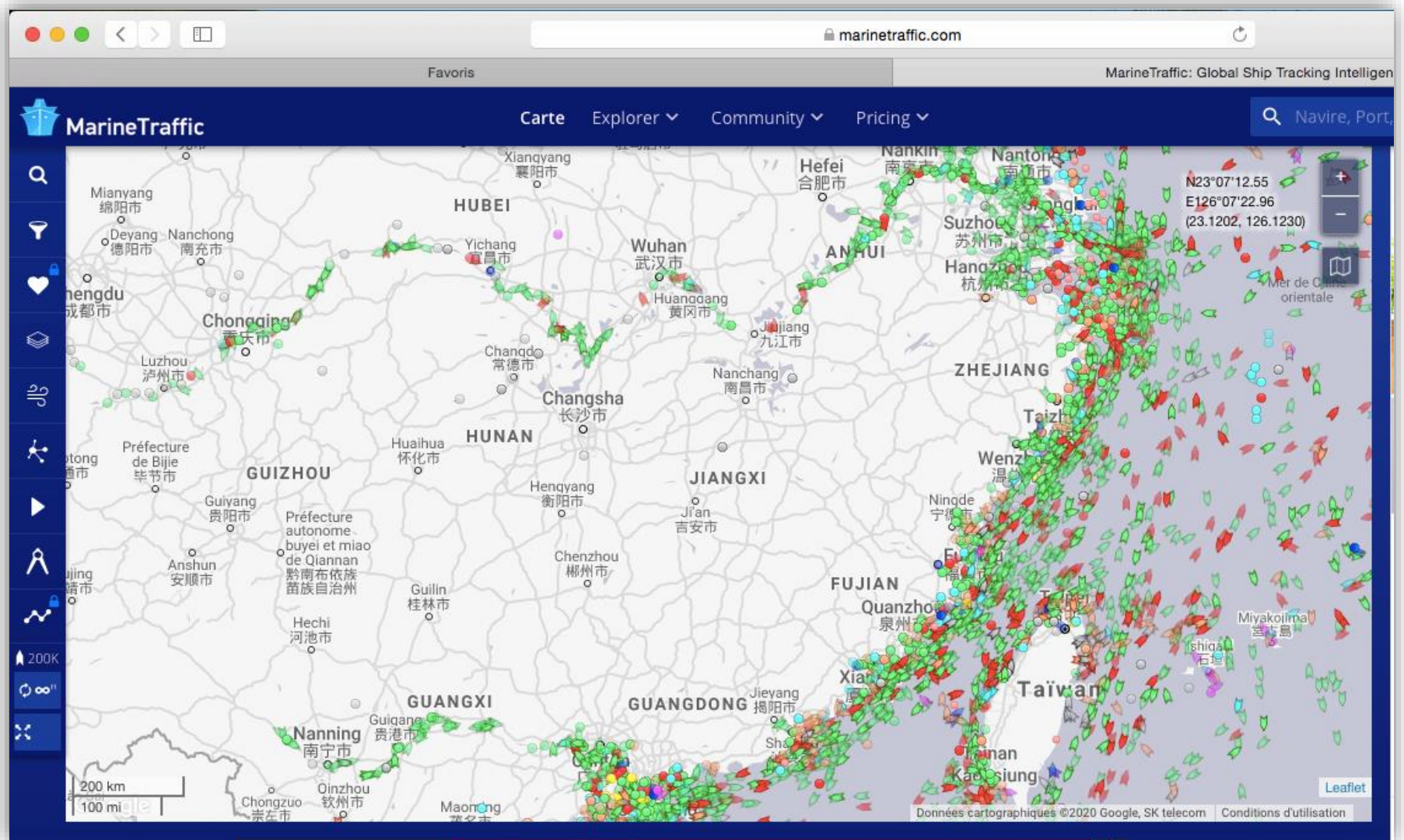
Hambourg le 7 avril 2020



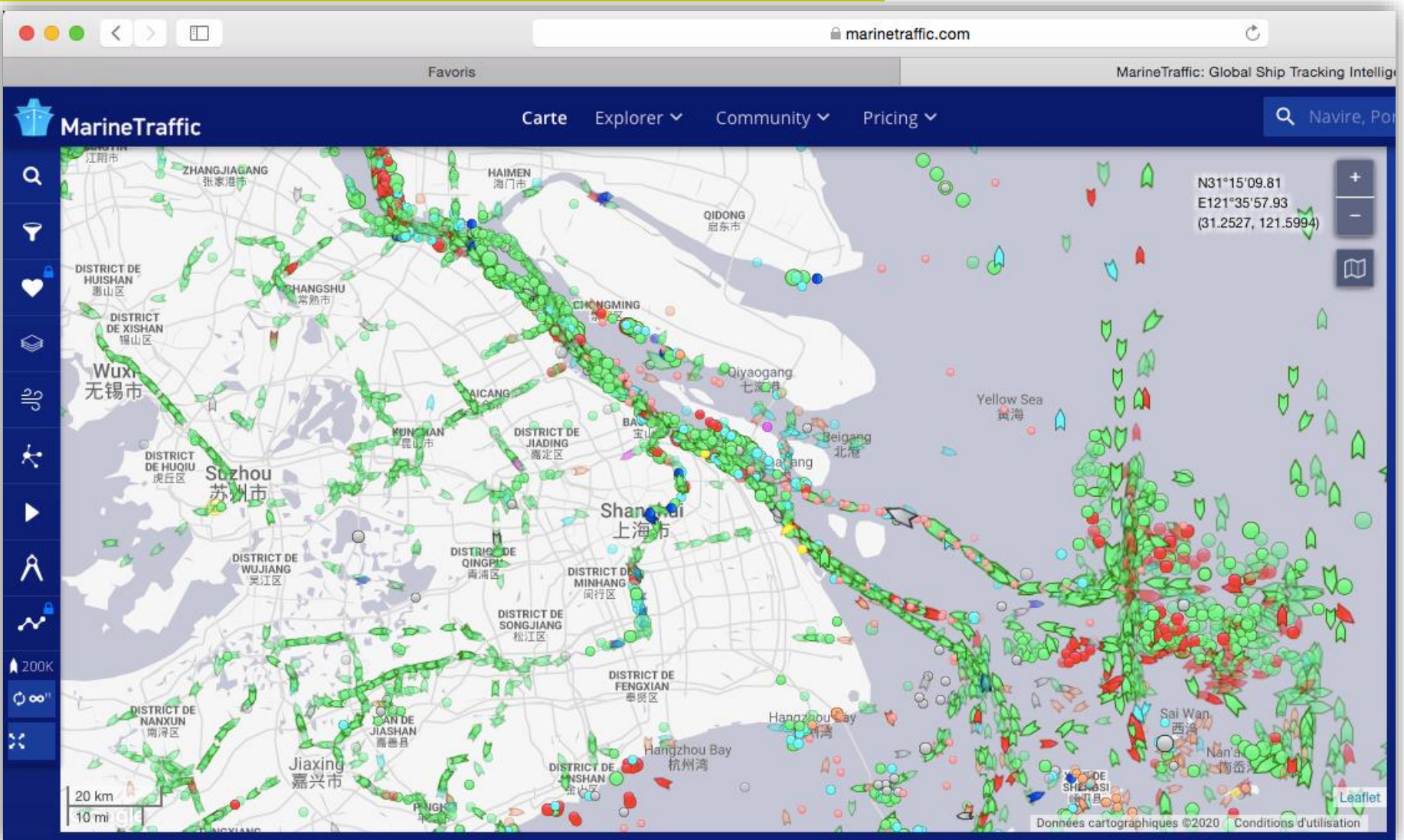
Les navires de croisière à Miami le 7 avril 2020



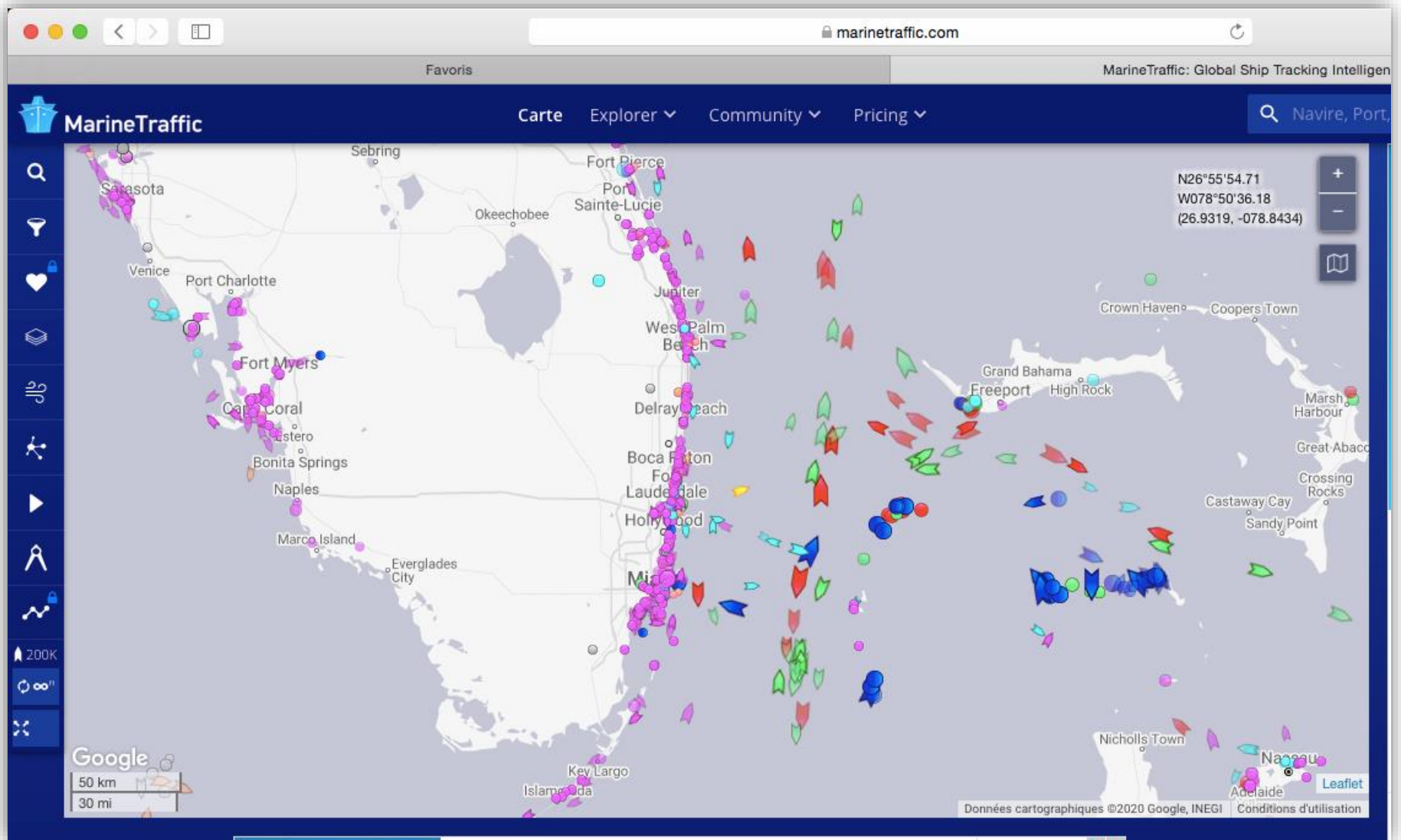
Le 10 mai 2020, le redémarrage en Chine



Le redémarrage à Shanghai



La congestion américaine



L'année 2021

- Depuis janvier 2021, c'est la pénurie des conteneurs vides qui impacte les chaînes logistiques. Normalement la noria des conteneurs vides et pleins s'opère à chaque chargement des navires dans les *hubs*. Depuis le ralentissement du transport maritime, cette gestion est largement perturbée. La situation est aussi renforcée par les États-Unis qui ont largement repris leurs importations à la fin de l'année 2020 alors que l'Europe entrait à son tour en confinement. Les conteneurs vides demeurent immobilisés aux États-Unis, entraînant à nouveau des retards dans le chargement des portes conteneurs en attente au large comme dans les ports chinois, entraînant un coût de transport multiplié par 4 depuis janvier 2021.
- Depuis le printemps 2021, certains ports chinois sont à nouveau fermés pour cause de Covid, renforçant congestion, hausse des prix et même pénurie de composants électroniques, ou de pièces détachées.

Mars 2021 : une crise dans la crise

- Le 23 mars, le porte-conteneurs d'Evergreen bloque le canal de Suez qui constitue l'un des hauts lieux du trafic maritime avec le passage de 16 600 navires par an.
- Le navire transporte 20 000 conteneurs et malgré la présence sur zone de 8 remorqueurs, il reste bien échoué. Les répercussions sur le trafic maritime sont bien visibles sur la carte de positionnement des navires en temps réel, du [MarineTraffic](#). Plusieurs dizaines de navires attendent de part et d'autre du canal, en vert les portes conteneurs, en rouge les pétroliers. Les pétroliers plus nombreux au large de Port Saïd attendent pour s'approvisionner au Moyen-Orient. Au centre, les navires attendent sur le grand lac Amer, et au sud, au large de Port Taofik, les portes conteneurs en provenance de la façade portuaire chinoise sont bloqués.
- Après 6 jours, nécessitant les efforts d'une douzaine de remorqueurs et de dragues, l'Ever Given est déséchoué le 29 mars 2021.

Le canal de Suez bloqué : le 23 mars 2021



Attribution: Contains modified Copernicus Sentinel data 2021

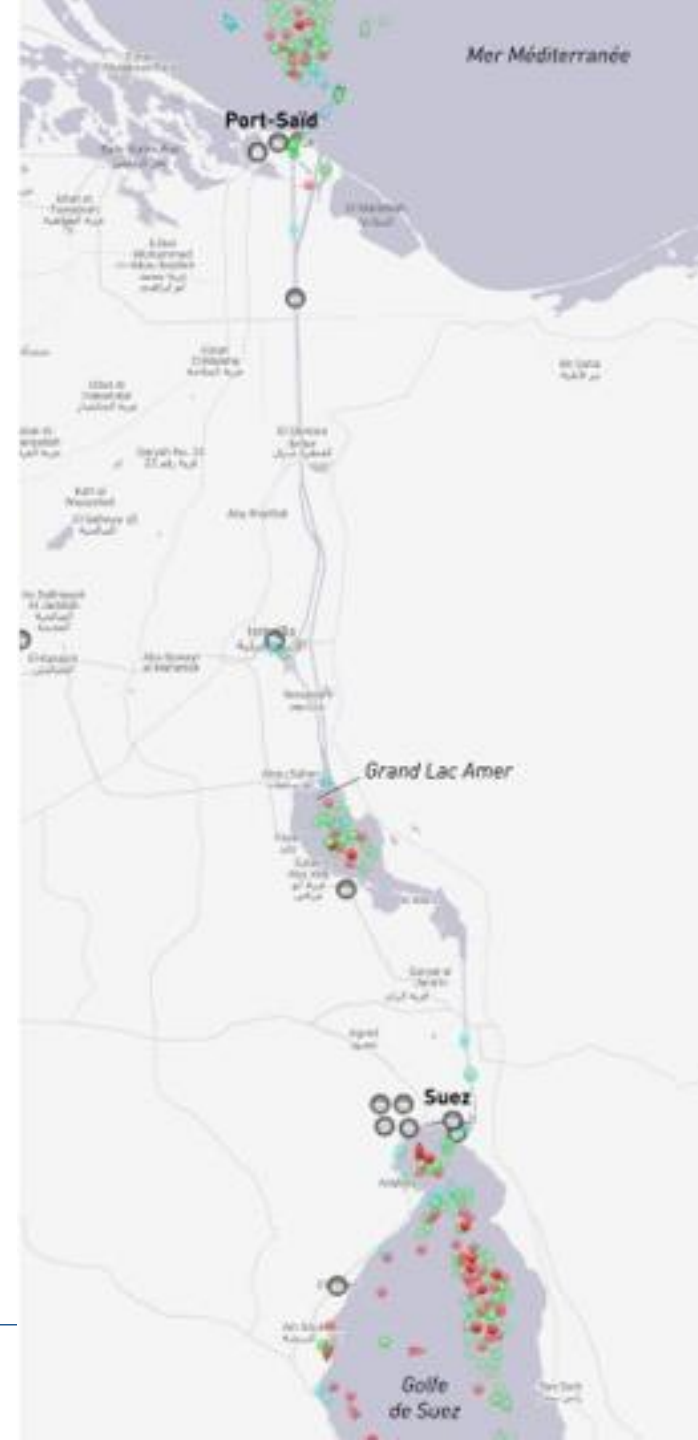
Situation le 26 mars 21

Types de navire

	Cargo Vessels		Porte-conteneurs et vraquiers <i>(transport de marchandises)</i>
	Tankers		Navires pétroliers (tankers) <i>(transport d'hydrocarbures)</i>
	Passenger Vessels		Ferrys et navires de croisière <i>(transport de passagers)</i>
	High Speed Craft		
	Tugs & Special Craft		
	Fishing		Bateaux de pêche
	Pleasure Craft		Bateaux de plaisance
	Navigation Aids		
	Unspecified Ships		

Source : légende extraite du site MarineTraffic

Source : capture d'écran du site Marine Traffic en date du vendredi 26 mars 2021



Accord à 550 millions de dollars pour sortir l'« Ever Given »

- L'armateur japonais Shoei Kisen, qui détient le porte-conteneurs **Ever Given** affrété par Evergreen, a trouvé un accord avec l'Autorité du canal de Suez (SCA). Le montant de l'indemnisation s'élève à 550 millions de dollars (réclamation initiale de 916 \$).
- [Le navire est depuis retenu en Égypte](#), dans le Grand Lac Amer, avec sa cargaison des partenaires d'Ocean alliance (Evergreen, Cosco, OOCL CMA CGM).

Le grand retour au monde d'avant

- L'Ever Given mais aussi la paralysie début juin de terminaux chinois pour cause de Covid dont Shenzhen (le 4^{ème} du monde) contribue à un engorgement pire que celui de Suez
- Manque de navires, manque de conteneurs tout ceci explique la forte hausse des prix du fret.
- Pour exemple : un vieux porte conteneur panamax de 15 ans, affrété entre 100 000 et 145 000 \$/jour pendant 80 jours...sur une ligne transpacifique.

En 2012, la capacité des navires était supérieure à la demande suite l'envolée de la construction navale à partir de 2008, le coût d'affrètement journalier d'un capesize (130 000 tonnes ou plus) était alors tombé à 4 300 dollars par jour alors que son coût opérationnel était de 7 500 dollars.

La concentration de certaines compagnies maritimes se poursuit

- **CMA CGM reprend sa troisième place mondiale devant Cosco**
- CMA CGM a reçu neuf porte-conteneurs de 23 000 EVP, tous construits en Chine, lui confirmant 200 000 EVP de capacité supplémentaire. Le CMA CGM Sorbonne a été livré en juin. Ils sont tous immatriculés sous pavillon français.
- Ces nouveaux navires sont propulsés au GNL. Le Jacques Saadé, du nom du fondateur de la compagnie a ainsi été le premier plus grand porte conteneur propulsé au GNL (23 000 EVP). 32 navires de la compagnie navigueront au GNL en 2022.

De nouveau, une forte concentration des armements

- Après la mise en service des 9 portes conteneurs de 23 000 EVP, 5 nouveaux navires de 15 000 EVP renforcent la Compagnie CMA CGM qui multiplie aussi les acquisitions: 14 porte conteneurs d'une capacité allant de 6 500 à 1 700 EVP. Quatre autres portes conteneurs panamax vont compléter la flotte.
- Le numéro 2 mondial MSC est encore plus engagé et a, selon Alphaliner, passé fin août 2021, le cap des 100 acquisitions d'occasions en douze mois. Cela correspond à une capacité de 400 000 EVP, soit la taille d'un armateur de taille moyenne.

Prévisions pour 2022

La croissance mondiale devrait s'établir à 6 % en 2021, puis ralentir à 4,4 % en 2022.

La révision à la hausse s'explique par la prise de nouvelles **mesures de soutien budgétaire** dans quelques grands pays, par des anticipations de reprise tirée par la **vaccination** au second semestre de 2021 et par l'**adaptation continue de l'activité économique** à une mobilité réduite.

Ces perspectives restent très incertaines, notamment en ce qui concerne l'évolution de la pandémie, l'efficacité des mesures prises par les autorités pour assurer un retour à la normale grâce à la vaccination, et l'évolution des conditions financières.