

# Document

## La crise fait tanguer les multinationales du transport maritime (16.04)

**LeMonde.fr - 14.04**

Quand le consommateur américain déprime, les multinationales de l'armement maritime font naufrage. Ces grands du transport de conteneurs, de vrac ou d'hydrocarbures s'appellent Maersk, le numéro un mondial, Mediterranean Shipping Co (MSC) son dauphin, CMA CGM, numéro trois, Cosco, leader en Asie. Ils ont bâti leur empire sur la division du travail entre la Chine qui fabrique et l'Amérique qui s'endette pour consommer. Et tous sont frappés de plein fouet par la récession mondiale.

L'annonce par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), début avril, d'une contraction du commerce mondial de 9 % en 2009 pourrait laisser croire à une baisse d'activité somme toute gérable. Sauf que ce repli n'a rien d'uniforme et qu'il s'incarne en grande partie dans le quasi-effondrement des exportations chinoises.

'En février 2009, elles étaient inférieures de 26 % au chiffre du même mois de 2008 et de 28 % à celui de janvier', dit l'OMC, qui ajoute : 'Si l'on extrapole cette détérioration, les exportations chinoises approcheraient de zéro dans un délai de dix mois à un an.' Une hypothèse peu plausible, mais qui impacte les volumes transportés et, par conséquent, les prix de manière vertigineuse.

'Le fret maritime est un marché pur. Quand la demande baisse, les prix baissent', explique un acteur du secteur qui ne souhaite pas être cité. Une 'boîte' transportée de Chine en Europe pour environ 1 500 dollars pièce (1 125 euros) début 2008, ne rapporte plus que 300 dollars en 2009. Soit une baisse de 80 % du chiffre d'affaires. La société d'études anglaise Drewry Shipping Consultants estime que les armements de conteneurs vont perdre 32 milliards de dollars (24 milliards d'euros) de chiffre d'affaires en 2009.

Dans le transport des matériaux de base (sidérurgie, charbon, céréales...), un bateau de 150 000 tonnes ne génère plus que 16 000 dollars de chiffre d'affaires par jour contre 80 000 à 100 000 dollars début 2008. 'Entre la fin 2006 et le début 2008, un navire chargé de 200 000 tonnes de charbon pouvait rapporter 200 000 dollars de chiffre d'affaires par jour', assure Philippe Louis-Dreyfus, président de Louis Dreyfus Armateur (LDA). 'Après un creux à 5 000 dollars par jour, le prix s'est stabilisé entre 15 000 et 20 000 dollars par jour', précise-t-il. Quant au Baltic Dry Index de Londres - il mesure le coût du transport par mer des cargaisons en vrac et sert aussi à mesurer la demande mondiale de produits manufacturés -, il a chuté de 94 % entre juin et novembre 2008.