



DROITS DE DOUANE

Le transport maritime mondial en pleine tempête

Chahutés par les rebondissements de la politique de Donald Trump, les armateurs sont contraints de manœuvrer dans une période cruciale où se jouent les fêtes de fin d'année.

PAR TATIANA SEROVA

Lorsque le *Cosco France*, un cargo de 366 mètres de long, quitte le port de Shanghai, fin mars, les eaux du commerce mondial sont encore relativement calmes. Mais durant les quelques semaines de son trajet, le monde a changé. Donald Trump a eu le temps d'imposer des droits de douane planétaires, de les suspendre envers la majorité des pays, et de les augmenter encore contre Pékin... A son arrivée au port californien de Long Beach, le 11 avril, les taxes cumulées sur les importations chinoises s'élèvent à 145 %. Le navire, qui avait chargé ses marchandises avant l'annonce, y échappe de justesse.

A quelques kilomètres de là, le port de Los Angeles subit de plein fouet cette guerre commerciale. Nœud logistique majeur de la côte ouest américaine, il a enregistré en mai des importations inférieures de 25 % à ses prévisions initiales et 17 navires qui y étaient attendus le mois dernier ont été annulés. Un manque à gagner de 19 milliards de dollars. « Je continue à demander des réunions avec la Maison-Blanche, en vain, confie à L'Express son directeur, Gene Seroka. Nous avons environ 125 000 entreprises dont les

importations transitent via notre port chaque année... La situation leur fait peur. »

En 2023, près de 12 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par voie maritime, soit 80 % du commerce mondial de biens. Habitues à des fréquences régulières et à des itinéraires millimétrés, les armateurs ont appris à s'adapter aux vents capricieux. Le Covid, les attaques houthistes en mer Rouge, puis les soubresauts de Trump les ont contraints à modifier leurs plans de route. Enfin, l'embrasement du conflit au Moyen-Orient, qui fait planer la menace d'un blocage du détroit d'Ormuz, s'est ajouté à l'équation.

Les annonces du 2 avril sur les droits de douane ont provoqué un effondrement du nombre de réservations. Au sein de la Gemini Cooperation – l'alliance formée par l'allemand Hapag-Lloyd et le danois

Maersk –, la baisse a atteint 30 % au plus fort de la crise. Certains opérateurs ont suspendu leurs services sur la ligne transpacifique ou redéployé leurs bateaux sur d'autres routes. « Nous avons pris la décision de ne pas annuler de trajets et opté pour des bateaux de plus petite taille », explique Nils Haupt, porte-parole de Hapag-Lloyd. Par ailleurs, « une partie des réservations perdues en Chine a été remplacée par celles en provenance d'autres pays d'Asie du Sud-Est », a constaté son patron, Rolf Habben Jansen, lors d'une conférence de presse. Lorsque, quelques semaines plus tard, le président américain suspend pendant quatre-vingt-dix jours les droits de douane dits « réciproques » appliqués à la Chine, les ramenés de 145 % à 30 %, la demande est repartie aussi brutalement qu'elle s'était tarie. « Nos clients ont réagi dans les heures qui ont suivi cette pause et nous nous sommes retrouvés à court de capacité, se rappelle Nils Haupt. Depuis, nous avons décidé d'ajouter six navires sur la direction transpacifique. »

Ces va-et-vient rendent les coûts du transport maritime encore plus volatils. Ces dernières semaines, ils ont grimpé en flèche. « Les prestataires logistiques et les grands chargeurs ont acheté de l'espace sur les navires dès le début de l'année. Mais les variations des tarifs se répercutent sur les disponibilités du marché *spot*, fixées au jour le jour », détaille Laurent Livolsi, professeur en sciences de gestion à l'Université Aix-Marseille. Pour l'instant, cette hausse ne dissuade pas les clients. « Les taux de fret ont beau avoir augmenté de 2 500 à 6 000 dollars par conteneur entre Shanghai et Los Angeles, les importateurs préfèrent payer ce tarif aujourd'hui plutôt que de prendre le risque que les droits de douane gonflent entre-temps », note Peter Sand, analyste maritime chez Xeneta. L'expert prévoit un pic d'activité en juin. Au port de Los Angeles, pourtant, cette euphorie n'est pas encore visible. Certains navires partis de Chine à la suite de la pause sont toujours en transit. Gene Seroka s'attend juste à un léger rebond des volumes dans les prochaines semaines. Les exportateurs américains, notamment agricoles, ont eux aussi subi une baisse d'activité à la suite des représailles douanières, précise-t-il.

La grande distribution, pour qui la période est cruciale dans la perspective des fêtes de fin d'année, reste sur le qui-vive.

Certains opérateurs ont suspendu leur ligne transpacifique, ou redéployé leurs bateaux





« Si elles n'importent rien pendant quarante jours, les enseignes américaines verront leurs stocks s'épuiser, alerte Peter Sand. Les rayons ne seront peut-être pas vides, mais les consommateurs auront probablement moins de choix dans les prochains mois. » Certains avaient anticipé l'orage. Au premier trimestre, les importations américaines ont bondi de plus de 40 % : redoutant la hausse des droits de douane, les acheteurs ont accéléré leurs commandes pour constituer des stocks préventifs. Cette approche, appelée « *front loading* », nécessite un pilotage minutieux des flux. Mais tous les secteurs ne sont pas égaux face au risque de dépréciation de leurs stocks. « Les entreprises du textile, par exemple, ne peuvent pas retarder la vente de leurs marchandises, pour des questions de mode ou de saisonnalité », remarque Ano Kuhanathan, responsable de la recherche sectorielle chez Allianz Trade.

Pour conserver ces stocks exceptionnels, nombre d'importateurs se précipitent sur les zones franches et les entrepôts dits « sous douane ». Les articles peuvent y sommeiller jusqu'à cinq ans avant le passage aux services douaniers. Selon Allianz Trade, on en compte près de 1 700 aux Etats-Unis. Leur prix a explosé

avec l'afflux de demandes. Une ruée qui incite les entreprises de logistique à transformer leurs espaces de stockage classiques en entrepôts sous douane, pour profiter de l'aubaine.

En attendant d'y voir plus clair, certains ont préféré... ne rien faire. « Après les annonces du 2 avril et les taxes sur l'automobile, des constructeurs allemands qui fabriquaient au Mexique ont gardé leurs bateaux au large ou à quai pendant plusieurs jours car ils ne savaient pas quel traitement leur serait réservé une fois qu'ils auraient déchargé leur marchandise », relève Ano Kuhanathan. Un attentisme ruineux : chaque jour supplémentaire en mer peut coûter jusqu'à 80 000 dollars par navire, selon les données de Xeneta.

Ce climat d'incertitude déstabilise la filière. « Notre problème principal est le manque de visibilité, déplore Bilal Muftuoglu, directeur de la recherche sur le vrac solide chez Howe Robinson Partners, un courtier maritime basé à Londres. Dans le secteur des matières premières, les opérateurs sont de plus en plus réticents à signer des contrats de long terme pour planifier des livraisons à plusieurs années, car tout peut changer du jour au lendemain. » Dans la tempête, les professionnels de la

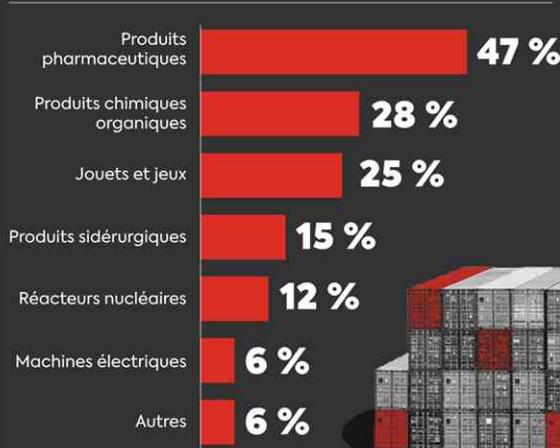
logistique, eux, se frottent les mains. D'ordinaire discrets, ils sont de plus en plus sollicités pour affronter la complexité administrative et douanière. Chez DocShipper, le rythme des annonces n'a pas déconcerté les équipes. Bien au contraire. « Pour nous, cette crise est du pain béni, confesse Nicolas Rahmé, fondateur de cette entreprise d'import-export basée à Hongkong. Nos clients, notamment les PME, ont plus que jamais besoin de nos conseils. » Ce transitaire réserve des conteneurs sur les navires. Son point fort ? La flexibilité. Et un peu d'obstination. « Face aux armateurs qui traitaient prioritairement certains clients, il a fallu taper du poing sur la table pour obtenir de l'espace disponible », souligne Idriss Ben Chagra, responsable des opérations chez DocShipper.

Un nouveau récif est déjà en vue. A partir d'octobre, les navires construits en Chine ou battant pavillon chinois feront l'objet de frais d'accostage aux Etats-Unis. L'objectif de Trump ? Favoriser la construction navale américaine. Le géant français CMA CGM prévoit de réorganiser sa flotte en plaçant ses bateaux fabriqués en Chine sur d'autres lignes. Comme ses concurrents, le groupe marseillais se prépare pour la prochaine vague. ✱

La guerre commerciale chamboule les échanges internationaux

Les importateurs américains ont anticipé les droits de douane sur la Chine

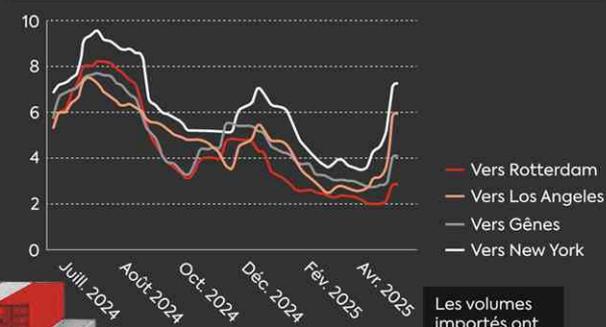
Evolution des volumes sur un an, entre décembre 2024 et février 2025



SOURCES : US CENSUS BUREAU, ALLIANZ RESEARCH

Les prix du transport de marchandises depuis Shanghai ont flambé après la trêve douanière

Taux de fret par conteneur et par destination, en milliers de dollars



Les volumes importés ont fléchi en un an

Evolution du nombre de conteneurs déchargés au port de Los Angeles, entre mai 2024 et mai 2025

- 9 %

SOURCES : DREWRY, PORT DE LOS ANGELES

