

# Carburant, guerre, covid... les chiffres qui font exploser les coûts de la logistique

[lesoir.be/435868/article/2022-04-12/carburant-guerre-covid-les-chiffres-qui-font-exploser-les-couts-de-la-logistique](https://lesoir.be/435868/article/2022-04-12/carburant-guerre-covid-les-chiffres-qui-font-exploser-les-couts-de-la-logistique)

12 avril 2022

Carburant, guerre, covid, canal de Suez... la logistique a rebattu des cartes et fait monter les prix. Les prix du transport par conteneur multiplié par dix, celui par avion par cinq à sept...



Les tarifs du transport du fret aérien sont cinq à sept fois plus chers qu'avant la crise sanitaire. - Photo News.

Par la rédaction

Publié le 12/04/2022 à 19:58 Temps de lecture: 3 min

Ne me demandez pas de mettre une longue-vue pour regarder une boule de cristal ! » Bernard Piette, avance prudemment pour évoquer l'avenir du secteur dont la Belgique et la Wallonie ont fait un de leurs atouts économiques et commerciaux. Le port d'Anvers, les aéroports de Bruxelles et de Liège jouent en effet un rôle de plaque tournante logistique au cœur, au carrefour, de l'Europe de l'Ouest. « On a aussi le réseau navigable le plus dense du monde », précise le CEO du pôle Logistic in Wallonia. Avec, successivement, une pandémie mondiale qui met une bonne partie de l'économie au ralenti, un canal de Suez qui bloque une partie du trafic maritime (80 % du transport de marchandises dans le monde) durant près d'une semaine, une flambée du prix des carburants et, en prime, une guerre de la Russie à la frontière de l'Europe qui implique notamment d'importants détours (et coûts) en avion... Comment le secteur logistique peut-il s'adapter ? Même si la capacité d'adaptation est dans son ADN économique profond, cela fait beaucoup. Avec des conséquences pour la Belgique ?

Chez DHL, Tim Claessen, directeur des ventes dans le Benelux, relativise l'impact de cette succession de crises : tous les services restent opérationnels, comme avant. Le patron de la filiale belge d'un des plus grands groupes de logistique du monde rappelle que « l'avion, en fait, n'intervient que quand la durée d'une livraison dépasse ce qui est possible en 24h en camion. Quant à l'augmentation des carburants, de l'avion ou des camions, elle est incluse dans la partie flexible des tarifs ». Résumé : cela coûte plus cher mais le client final est facturé proportionnellement.

L'activité de Vincent Brassinne, administrateur DPWorld Liège Container Terminal, installé dans le Triligiport liégeois où il gère des conteneurs provenant de Chine par bateau mais aussi par train, n'est pas non plus fondamentalement remise en question. « Les trains n'ont quasi-pas eu d'impacts, juste de tout petits retards, gérables. Les trains venant de Chine continuent d'arriver, via la Russie et la Biélorussie. »

Pour ces deux exemples, les opérations fonctionnent mais les coûts ont largement augmenté et sont répercutés en bout de chaîne, chez le consommateur. Par ailleurs, le coût des opérations logistique est en bouleversement permanent depuis plusieurs mois et complique la rentabilité de nombreuses opérations.

## **De 1.000 à 18.000 dollars**

---

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Selon les chiffres présentés par le patron du pôle logistique wallon, pour un trajet standard entre le port de Shenzhen et Rotterdam (tarif semblable pour Anvers), le transport d'un conteneur de 40 pieds (12m de long, 68m<sup>3</sup>, la taille standard pour le transport en bateau ou en train) tournait autour de 1.000 dollars. « Au plus fort de la crise du covid, les prix sont grimpés à... 18.000 dollars », soulève Bernard Piette. Aujourd'hui, on oscille de 10.000 à 12.000 dollars, confirment différents opérateurs, soit dix fois plus cher qu'avant le covid. « Et je crois que ça ne redescendra jamais aux prix connus précédemment. Les tarifs du transport du fret aérien, eux, se sont contentés d'une augmentation des prix plus modeste... ils sont cinq à sept fois plus chers », précise-t-il. « Un avion (moyen) chartérisé pour transporter de la marchandise coûtait 200.000 euros, aujourd'hui c'est 1,4 million ! »

Dans les airs aussi, on parle du prix au kilo. « En novembre 2019, on était à environ 1,2 euro du kilo, en décembre 2020 nous sommes passés à 5,3 euros et on est au même prix en mars 2022. Autre exemple et autre destination : en juillet 2019 le prix était de 3,4 euros le kg avec une surcharge fuel de 1,4 euro. En mars 2022, le prix est le même mais la surcharge fuel est à 2,05. Donc une augmentation de la surcharge fuel de 70 %. »

La marge du transport varie dans les tarifs selon le type de produits mais il est clair qu'elle alimente en plein la pompe inflationniste.

Par Eric Renette



Bernard Piette est le CEO de Logistics in Wallonia, le pôle de compétitivité wallon dédié au Transport à la Logistique et à la Mobilité.

### **Comment expliquer l'augmentation faramineuse du tarif des conteneurs ?**

D'abord, il n'y a plus la partie des marchandises transportées dans les avions passagers qui ne volaient presque plus. Après la crise du covid, il y a eu une reprise anticyclique. Le commerce a plus vite repris entre la Chine et les États-Unis qu'entre la Chine et l'Europe. On a donc subi un manque de conteneurs ici en Europe. Et l'éternel problème des conteneurs, c'est de les repositionner quand ils sont vides, les remplir et les renvoyer. Or la Chine a fermé l'importation de certains produits qui faisaient cet équilibre, dont, par exemple, pas mal de déchets qui étaient recyclés en Chine.

### **Est-ce le secteur logistique qui est en train de s'en mettre plein les poches ?**

Historiquement, c'est un secteur qui est toujours entre le marteau et l'enclume. La logistique est un peu une variable d'ajustement pour les industriels. Il peut y avoir des problèmes de sous capacité dans les chaînes logistiques, y compris dans le transport routier où on déplore par exemple un manque cruel de chauffeurs mais ça reste un secteur très, très, concurrentiel, où les marges restent limitées. Les opérateurs peuvent changer d'opérateur logistique pour la moindre infime différence de prix.

### **Cette crise change des choses entre moyens de transport ?**

Au départ, le transport ferroviaire entre l'Europe et la Chine visait à concurrencer le transport aérien pour certains produits. Entre l'Europe et la Chine, c'est une nuit en avion, deux semaines par train et cinq par bateau. Quand une marchandise est cinq semaines en mer, elle ne rapporte rien. Avec la pression sur les conteneurs par voie maritime, le train devient une alternative intéressante. Car malgré la guerre en Ukraine, ils fonctionnent toujours, via la Russie et la Biélorussie. Et pour l'instant, on observe des taux de remplissage satisfaisant de 60 à 80 % vers la Chine.

### **Leçon de cette crise ?**

On a la démonstration que la logistique est un secteur mondial qui peut être grippé par un seul problème sur sa chaîne. La Wallonie et notamment Liège qui a une position unique reliant l'air, la route et l'eau, doivent, je crois, essayer d'attirer des acteurs complets qui peuvent justement ajuster un moyen avec un autre quand c'est nécessaire. Ceux-là dureront.