

ÉCONOMIE • ÉCONOMIE MONDIALE

Le transport maritime mondial subit les conséquences de la guerre en Ukraine

Entre les ports russes non desservis, les navires refoulés, l'encombrement des ports en Europe du Nord ou encore la flambée du prix du carburant, les répercussions du conflit se répercutent sur l'ensemble du secteur.

Par Julien Bouissou

Publié aujourd'hui à 04h21, mis à jour à 10h18 · Lecture 6 min.

Article réservé aux abonnés



Dans le port de Constanta, l'un des plus importants de la mer Noire, le 9 mars 2022. Ici transitent plus de 75 millions de tonnes de marchandises chaque année. CHLOE SHARROCK/AGENCE MYOP POUR «LE MONDE»

Le vraquier *Banglar-Samriddhi* s'apprêtait à charger une cargaison de céramique avant de mettre le cap sur l'Italie lorsqu'il a été frappé par un missile dans le port ukrainien de Mykolaïv, mercredi 2 mars, tuant l'un des vingt-neuf membres bangladais de son équipage. Quelques heures plus tard, six marins ont réussi à s'échapper de leur navire estonien juste avant qu'il coule au large d'Odessa, touché par une explosion. Sur la côte qui s'étire le long de la mer Noire, au sud de l'Ukraine, au moins 70 navires sont bloqués et plusieurs centaines de marins attendent d'être évacués. Le transport maritime, dont dépend 90 % du commerce international, subit les conséquences de la guerre en

Ukraine. Entre les ports russes non desservis, les navires refoulés au Royaume-Uni ou au Canada, l'encombrement des ports en Europe du Nord ou encore la flambée du prix du carburant, les répercussions se propagent sur l'ensemble du transport maritime mondial.

L'Organisation maritime internationale (OMI), l'agence onusienne chargée d'assurer la sécurité du transport maritime, se réunit en urgence à Londres, jeudi 10 et vendredi 11 mars, pour examiner la situation des bateaux et des marins bloqués en mer Noire et en mer d'Azov. « *Il faut établir un couloir bleu humanitaire pour évacuer les quelques centaines de marins ainsi que les navires* », plaide Guy Platten, secrétaire général de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), une organisation qui représente des armateurs. Plusieurs équipages ont été évacués des ports situés à l'ouest de l'Ukraine, abandonnant leurs navires. « *Il va falloir attendre des mois, après la fin du conflit, pour que les bateaux puissent sortir ou rentrer dans les ports ukrainiens, car toute navigation est devenue trop dangereuse à cause de la présence vraisemblable de mines sous-marines* », avertit Ian Wilkinson, du cabinet danois Risk Intelligence, spécialisé dans la sûreté maritime.

Lire aussi | [Guerre en Ukraine : pétrole, blé, colza, aluminium, nickel... les prix de certaines matières premières flambent](#)

Ailleurs dans le monde, le rapatriement des équipages russes et ukrainiens est long et difficile. « *Il y a des Ukrainiens qui veulent rentrer chez eux et les compagnies doivent les rapatrier à la frontière de leur pays, et d'autres qui préfèrent rester à bord des navires, gagner de l'argent et venir en aide à leurs proches* », confie Corine Archambaud, inspectrice de la Fédération internationale des transports (ITF), au Havre.

Crainte d'une pénurie d'effectifs

Russes et Ukrainiens n'ont pas tous perçu leur salaire, en raison des sanctions occidentales mises en place contre les banques russes ou de la situation en Ukraine. Les compagnies maritimes les versent sur les comptes de banques privées russes épargnées par les sanctions, ou de banques à Chypre, et même sur des portefeuilles électroniques ou des cartes bancaires prépayées. Contactées par *Le Monde*, les compagnies Maersk et CMA CGM ne souhaitent pas expliquer comment elles versent leurs salaires à leurs employés russes. Alors que les Ukrainiens et les Russes constituent 14,5 % des effectifs de la marine marchande mondiale, soit 1,9 million de marins, la guerre en Ukraine fait craindre une pénurie d'effectifs qui aurait des répercussions sur l'activité. « *De nombreux officiers sont originaires de ces deux pays et ils ne peuvent pas être remplacés du jour au lendemain* », s'inquiète Guy Platten.

Lire aussi | [Grand port ukrainien, Odessa la russophone redoute une « guerre fratricide »](#)

Autre perturbation grippant le transport maritime : l'arrêt des dessertes. Les ports canadiens et britanniques ont fermé leur accès aux navires russes, tandis que les compagnies maritimes MSC, Maersk et CMA CGM ont annoncé, début mars, qu'elles cessaient de prendre toute commande pour des transports de marchandises « *non indispensables* » au départ et à destination de la Russie. Une décision que la CMA CGM justifie pour des « *raisons de sécurité* », tandis que Maersk met en avant des « *contraintes opérationnelles* ». A elles trois, ces compagnies ont transporté 28 % des conteneurs au départ ou à destination de la Russie au cours des douze derniers mois. Pour le français CMA CGM, l'activité en Russie, en Ukraine et en Biélorussie représente environ 600 000 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds) par an, soit 2 % de son chiffre d'affaires annuel.

Stockage de céréales dans le port de Constanta, en Roumanie, le 9 mars 2022. CHLOE SHARROCK/AGENCE MYOP POUR «LE MONDE»

Au début du mois de mars, le trafic dans les ports russes aurait déjà chuté de 40 % par rapport à il y a un an, selon les calculs de l'agence d'intelligence maritime Windward. « *De nombreux produits manufacturiers ou biens intermédiaires n'arrivent plus en Russie, alors que les importations représentent 21 % de son PIB, un niveau plus élevé qu'en Chine, en Inde ou au Brésil*, explique Oscar Guinea, économiste au centre d'études European Centre for International Political Economy (Ecipe), basé à Bruxelles. *Et de nombreux produits importés sont relativement complexes et sophistiqués, donc difficilement substituables, ce qui peut paralyser des pans entiers de l'économie.* »

Envie d'en savoir plus sur le transport maritime ?

Test gratuit

« L'impact ne se limite pas au commerce avec la Russie »

Les marchandises qui ne peuvent plus être transportées vers leur destination finale s'empilent ailleurs. « *Les conteneurs destinés à la Russie encombrant les ports d'Europe du Nord à Brême, Hambourg ou Rotterdam*, explique Anne-Sophie Fribourg, directrice du fret maritime chez Bolloré Logistics. *Car c'est dans ces ports de transbordement que les marchandises en provenance d'Asie sont déchargées, puis chargées dans des navires de moindre capacité en direction de la Russie. Les ports d'Izmir, de Mersin en Turquie et de Constanta en Roumanie sont confrontés à la même situation.* » Le trafic est aussi ralenti par le renforcement des inspections douanières. « *Les autorités douanières européennes inspectent toutes les cargaisons à destination ou en provenance de la Russie (...), toutes les cargaisons sont retardées et nos plates-formes de transbordement sont encombrées, ce qui a un impact sur les chaînes d'approvisionnement de nos clients. L'impact est global et ne se limite pas au commerce avec la Russie* », explique Maersk sur son site Web.

Avec la fermeture du port d'Odessa en Ukraine, celui de Constanta, en Roumanie, voit la quantité de marchandises entreposées en son sein augmenter, le 9 mars 2022.

CHLOE SHARROCK/AGENCE MYOP POUR «LE MONDE»

« Ces perturbations risquent d'accroître la volatilité des prix du fret maritime », estime M^{me} Fribourg. Difficile toutefois de prédire si les tarifs, qui ont atteint des records en 2020 et 2021 pendant la crise liée au Covid-19, continueront d'augmenter. Depuis que le prix du fioul est passé, en quelques mois seulement, de 500 dollars à 900 dollars la tonne, la facture du carburant, qui représente entre 40 % et 60 % des coûts du transport maritime, va s'alourdir. Mais les tarifs de fret pourraient rester stables, alors que la demande américaine se tasse et que la croissance mondiale est en passe de ralentir avec les incertitudes liées à la guerre en Ukraine.

Lire aussi | [Maersk, CMA CGM, MSC, Hapag-Lloyd... Les profits historiques des géants du porte-conteneurs](#)

« Les prix du fret maritime ont déjà atteint un niveau si élevé qu'ils ont un impact sur le commerce mondial et peuvent même freiner le développement des pays du Sud », alerte Pierre Cariou, économiste spécialiste du transport maritime à la Kedge Business School. A tel point que les Etats-Unis ont commencé à demander des comptes aux principales compagnies maritimes qui ont enregistré des profits record en 2021. Le 1^{er} mars, le président américain, Joe Biden, les a accusées de contribuer à l'inflation en augmentant leur tarif jusqu'à 1 000 %. « Trois alliances mondiales, composées entièrement de sociétés étrangères, contrôlent la quasi-totalité du transport maritime de marchandises, ce qui leur donne le pouvoir d'augmenter les prix pour les entreprises et les consommateurs américains, tout en menaçant notre sécurité nationale et notre compétitivité économique », a mis en garde la Maison Blanche, dans un communiqué.

Notre sélection d'articles sur la guerre en Ukraine

Retrouvez tous nos articles sur la crise ukrainienne [dans notre rubrique](#).

- **Portrait.** [Volodymyr Zelensky, le visage de la résistance de tout un peuple](#)
- **Chronique.** [« Le bilan de Poutine à la tête de la Russie est une longue descente aux enfers d'un pays dont il a fait un agresseur »](#)

[Voir plus](#)

Julien Bouissou

Services

CODES PROMO

avec Savings United

Codes Promo Pandora

Codes Promo Oceans Apart

Codes Promo Huawei

Codes Promo Smartbox

Codes Promo Autodoc

Codes Promo Boohoo

Codes Promo Expedia

[Tous les codes promo](#)