

# UN PRÉSIDENT M'A DIT...

SPEDELOGSWISS ROMANDIE

## Le fret aérien et maritime est de deux à trois fois plus cher qu'avant la pandémie

La raréfaction des vols de ligne engendre un report du fret marchandises sur la voie maritime, explique Thierry Moreno, président de Spedlogswiss Romandie. Cela s'ajoute à d'autres facteurs de renchérissement.

PROPOS RECUEILLIS PAR  
PIERRE CORMON

Comme de nombreuses branches, les transitaires ont été fortement impactés par la crise, notamment lors du confinement de ce printemps. Entretien avec Thierry Moreno, président de Spedlogswiss Romandie, leur association faitière.



THIERRY MORENO.

**C'est l'armée qui assure la logistique des vaccins. Que reste-t-il aux transitaires?**

L'armée ne représente que la pointe de l'iceberg. Elle transporte les produits finis depuis la frontière. Avant cela, il y a de nombreux flux logistiques liés aux matières premières, aux principes actifs, aux fioles, aux emballages, etc. Les principes actifs du vaccin de Moderna sont par exemple fabriqués par Lonza en Valais, avant d'être transportés pour être conditionnés en Espagne et en France. Ces activités ont un impact significatif sur la branche.

De plus, l'armée prend les vaccins en charge à la frontière,

mais, avant cela, ce sont des transitaires qui ont organisé le transport.

**Cela semble une opération logistique énorme.**

Pas tant que ça à l'échelle d'un petit pays comme la Suisse. J'ai fait un bref calcul pour le Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV), qui doit stocker les doses pour vacciner les sept cent nonante mille habitants du canton. Il suffit pour cela de quatre à cinq ultracongélateurs à moins quatre-vingt degrés. Ce n'est pas un si gros défi en termes de volume de stockage.

**Et pour le transport, dispose-t-on d'assez de conteneurs réfrigérés?**

Au niveau mondial, je pense que oui. On va établir des priorités; d'autres produits moins essentiels attendront pour être transportés. L'industrie logistique ne veut pas être pointée du doigt en cas de retard. En outre, celui qui paiera le plus obtiendra les capacités. Or, on a dégagé des moyens substantiels pour la campagne de vaccination grâce au soutien des Etats.

**Vous parlez de prix: quel effet la pandémie a-t-elle eu sur celui du fret?**

Un effet énorme. Le fret par avion, notamment, passe en temps normal en partie dans les soutes des avions de ligne. Avec la suppression de nombreux vols, les capacités pour le fret ont beaucoup diminué, même si des compagnies ont démonté des sièges d'avions de ligne passagers pour transporter du fret. Au printemps, le prix du fret aérien a donc fortement augmenté – jusqu'à cinq fois son niveau normal. Il reste maintenant deux à trois fois plus élevé en moyenne, et le fret maritime aussi.



DEPUIS L'ASIE, il est plus avantageux de transporter des conteneurs vers l'Amérique du Nord que vers l'Europe.

**Pourquoi le fret maritime a-t-il tellement augmenté?**

Notamment parce qu'une partie des marchandises habituellement transportées par avion s'est reportée sur lui. De plus, les flux entre l'Asie et l'Europe sont déséquilibrés: l'Europe importe trois fois plus de volume qu'elle n'en exporte. En temps normal, on renvoie donc beaucoup plus de conteneurs vides en Asie, mais la pandémie, avec l'arrêt presque complet de la production européenne au printemps 2020, a cassé cet équilibre fragile, avec pour effet un renchérissement des taux de fret maritimes. Enfin, quand les Etats-Unis sont sortis de la pre-

mière vague au milieu de l'été, ils ont connu un rebond de la consommation, ce qui a exigé de grosses capacités de fret. Or, depuis l'Asie, les opérateurs préfèrent envoyer leurs bateaux aux Etats-Unis qu'en Europe, le trajet étant plus rentable car plus court que sur l'Europe. Cela s'est répercuté sur les prix du transport vers l'Europe. Celui du transport des conteneurs de vingt pieds a été multiplié par sept et demi.

**Pourtant, le consommateur ne remarque rien, au niveau des prix ou de la disponibilité des produits.** Détrompez-vous. On a constaté des pénuries dans certains

équipements pour la maison, comme pour le jardinage, le bricolage, le fitness, le bien-être, par exemple, qui ont fait l'objet d'une grosse demande. Je reçois aussi régulièrement des appels de grandes entreprises qui ont des problèmes d'approvisionnement pour des pièces et équipements nécessaires à la production, même si cela ne se voit pas forcément en bout de chaîne.

**Comment cette situation se répercute-t-elle sur les transitaires?**

Cela dépend de leur activité. Les transitaires qui travaillent avec beaucoup de branches différentes peuvent plus faci-

lement absorber la baisse d'activité de l'une d'elles. Ceux qui sont spécialisés dans un secteur, par exemple l'événementiel ou l'horlogerie, ont beaucoup plus souffert. Plus généralement, les fermetures ordonnées par les autorités diminuent les flux de marchandises, donc notre activité.

**Comment voyez-vous l'avenir?**

Nous avons une visibilité limitée à environ une ou deux semaines et je crains que, pour les transitaires actifs dans des secteurs très impactés par la crise, les prochains mois soient particulièrement difficiles. ■