

# Des tiers trafics peu médiatisés

Les marchandises conventionnelles composent un patchwork de trafics éparses qui, ensemble, finissent par former un « tout » non négligeable. Elles concernent aussi bien des produits sidérurgiques avec des importations de fers et d'aciers que des exportations de bois ou de colis lourds. Esquisse d'un marché par Paul **Tourret**, directeur de l'Isemar.

L'anglais utilise les termes de general cargo et de breakbulk pour qualifier les marchés des frets conventionnels. Ceux-ci correspondent à une sorte de tiers trafics peu médiatisés entre les vracs (liquides ou secs) et les conditionnés (conteneurs, roulier).

Les project cargos (projets industriels), comme par exemple les grandes structures mécaniques ou les éléments d'éoliennes, ne sont qu'une niche d'un secteur qui traite surtout des produits sidérurgiques (coils, tubes), des produits forestiers (bois et papiers) et des big bag notamment d'engrais.

Quant à la flotte, les cargos conventionnels généralement grées se sont effacés progressivement au profit de navires polyvalents (mutipurpose). Selon l'Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) de Brême, il y avait 12 160 cargos conventionnels en service dans le monde en 2019. La flotte s'est effritée au fil des années en unités comme en capacité. C'est aussi une flotte vieillissante avec 50 % des unités construites avant 2003. L'éparpillement mondial de son contrôle est important, avec une place presque naturelle de la Chine (17 %) devant l'Allemagne (10 %), la Turquie (7 %), la Russie (6 %) et l'Inde (5,5 %).

Selon le cabinet britannique Clarksons, les produits sidérurgiques et forestiers représentaient 753 Mt en

2019, soit 8,3 % du trafic maritime international. Le trafic maritime forestier mondial est piloté par l'Amérique du Nord, l'Europe septentrionale et la Russie progressant chaque année de 3 % par an, soit schématiquement le rythme de la croissance mondiale.

## Made in china contrarié

Les produits sidérurgiques se situaient à 371 Mt en 2019. Avant même la crise sanitaire, le marché était en recul depuis l'année record de 2016 où il avait atteint les 415 Mt. Le déferlement du made in China ne s'exprime en effet pas seulement dans les équipements électroniques ou du bas de gamme. L'élan sidérurgique chinois s'est aussi traduit par une poussée des exportations mais qui a néanmoins rencontré une résistance internationale. Les barrières douanières érigées par les États pour protéger leurs industries ont en partie endigué le flot. Selon ISSB (International Steel Statistics Bureau), entre 2015 et 2019, les exportations chinoises de produits sidérurgiques ont reculé de 111 à 66 Mt. En 2020, selon Clarksons, les produits forestiers (bois et papiers) ont régressé de 6 % pour atteindre 360 Mt tandis que le repli des produits sidérurgiques est estimé à 4 % (341 Mt).

La crise mondiale a affecté les industries qui consomment de la métallurgie à commencer par l'automobile. Les bilans portuaires du conventionnel reflètent naturellement la situation de la terrible année 2020. Rotterdam (6 Mt) accuse tant le recul des imports (- 8 %) que des exports (- 9 %) du conventionnel non roulant. Anvers, qui détaille ses trafics, indique que les conventionnels sidérurgiques ont reculé de 24 % l'an dernier, à 5,16 Mt. En France, deux ports sont liés aux exportations des aciéries, Dunkerque et Marseille. En 2020, les conventionnels sont en chute libre de 50 % dans le port nordiste (0,6 Mt). Les trafics sidérurgiques, établis à 2,5 Mt, sont en repli de 21,5 % dans le port méditerranéen de Marseille Fos.

□ Paul **Tourret** (Isemar)

*L'éolien est devenu une source de trafic pour les ports situés à proximité des champs comme Cherbourg.*

