

## **FOCUS > LE HAVRE, SATURATION DU TERMINAL DE FRANCE**

Nous vous proposons la recette pour obtenir une congestion portuaire: prenez des armateurs qui n'escalent plus au havre, rajouter un terminal qui agit pour le compte de deux alliances sur trois, rajouter du personnel portuaire à la productivité plus qu'incertaine, une belle pincée de restrictions sanitaires dûs au COVID; le tout sur une demande à l'export en croissance et vous aurez une belle congestion portuaire « *Made in Le Havre* »!

Nous en parlions depuis plusieurs INFOCEANS mais c'est malheureusement la situation que nous rencontrons depuis des mois au terminal havrais TERMINAL DE FRANCE « TDF » situé sur PORT 2000. Que vous soyez du coté de l'armateur ou que vous soyez du coté de l'opérateur du terminal, chacun tire sur l'autre en lui reportant la faute. Mais le grand perdant est bien l'utilisateur final, on l'occurrence le chargeur qui ne peut que pâtir de cette situation. L'export ne demande qu'à s'exprimer et nous nous retrouvons pris en otage par des armateurs et leurs sous-traitant portuaires.

Les accords que nous avons avec les compagnies ne tiennent plus et nous devons trouver des plans B pour permettre d'assurer les chargements. Par exemple, le Free-Time chez TDF pour les conteneurs dry est dorénavant de 7 jours à compter de l'ETA du navire au Havre alors que nous pouvions avoir beaucoup plus selon nos négociations armateuriales. Malheureusement, les plans B (stationnements ou branchements sur parcs privés) ont des coûts qui sont majoritairement à la charge de l'exportateur et de son commissionnaire.

Tant que les armateurs ne reviendront pas escaler de manière hebdomadaire et régulière au Havre, cette saturation du Terminal De France perdurera. Les dernières annonces de la semaine 5 n'augurent rien de bon en la matière.

## **AXE TRANSATLANTIQUE: ANNULATION D'ESCALE EN CASCADE**

Le grand désordre mondial chez les armateurs a notamment pour conséquence de détériorer les services de l'axe transatlantique. Le Havre étant le dernier port touché, les compagnies maritimes n'hésitent tout bonnement pas à supprimer ce port de leurs rotations. Il n'y a pas une semaine sans qu'une annonce d'annulation d'escale soit annoncée par les 3 alliances maritimes. L'export vers les USA est pourtant au beau fixe et c'est donc avec une offre de transport très limitée voire inexistante certaines semaines au Havre que nous devons travailler. Reste à croire que le port d'Anvers va encore récolter les fruits des déboires havrais!

## **COTE OUEST AMÉRICAINE: BOUCHONS EN VUE**

Record battu à Long Beach sur la cote Ouest américaine: 41 navires sur rade à attendre une place! En totalisant les navires déjà à quai et ceux en attente en ce début de février; cela équivaldrait à une flotte de 580 000 TEU en cours ou en passe de rentrer sur le territoire américain. C'est autant de conteneurs vides que les compagnies ne peuvent remettre rapidement à la disposition des chargeurs. Les confinements que subissent certains Etats américains dopent la consommation de produits de grande consommation qui reste élevée. Et oui car qui dit confinement dit croissance de la consommation aux USA (merci Amazon, Wish et autres sites marchands) Le désengorgement du port n'est donc pas pour demain. Un exemple de plus de la désorganisation actuelle du secteur maritime...

## **TRANCHE DE VIE OCEANS**

- L'équipe Chine voit l'arrivée de Lucie et Theresa. Encore un peu de patience pour le retour de Claire début mars...

## **INFO LCL**

- En raison des derniers événements en Birmanie, ce pays n'est plus desservi.
- Avec la congestion rencontrée en Asie, notre partenaire ECU utilisera Busan comme hub pour les transbordements Taiwan, Japon et Chine.
- Reprise du service Mumbai Old port via Nava Shava

## **RETOUR DE LA BAF EN PRÉVISION**

Après plusieurs mois d'accalmie sur le front du prix des soutes; les surcharges BAF réapparaissent. Aussi, les navires étant remis sur les services maritimes, la demande en fioul a donc fortement progressé. Les indices mensuels à Rotterdam, Singapore et autres lieux de soutage indiquent une très nette progression. Les armateurs ne tarderont donc pas à appliquer de nouveau cette surcharge.

## **BREVES DE COMPTOIR PORTUAIRE**

- Le navire CMA CGM JACQUES SAADE a été baptisé en grande pompe lors de son escale havraise. Ce navire fait partie de la série de nouveaux portes-conteneurs au gaz naturel liquéfié. Ce navire est aussi synonyme de retour du service maritime FAL1 qui dessert notamment Xingang et Busan en service direct depuis Le Havre
- HAROPA ports termine l'année 2020 sur un recul de 6% sur l'ensemble de ses trafics. La chute est encore plus vertigineuse pour les conteneurs avec une baisse de 15%. Gageons que les 800M d'Euros d'investissements annoncés par le 1er ministre permettent de redresser la barre.
- Nouveau sport à la mode chez les compagnies: la perte de conteneurs! Plus les navires sont chargés, plus ils sont rémunérateurs. Mais à force de monter en hauteur les piles de conteneurs, les TETRIS géants ne tiennent plus la mer. Aucun armateur n'est épargné par la météo et nous avons pu lire les derniers déboires de ONE, MAERSK ou MSC avec des milliers de conteneurs à l'eau. Un dossier pris très au sérieux par les courtiers d'assurance et autres P&I Clubs.