

Coronavirus : Après plusieurs cas détectés à bord, les paquebots quitteront bientôt nos eaux



©Pjotr Mahhonin

Le coronavirus porte un coup d'arrêt à la saison croisière 2019-2020, aux Antilles. Les derniers bateaux de croisière de la saison 2019-2020 devraient arriver dans nos eaux ce dimanche 15 mars. Plusieurs cas du virus ont été enregistrés sur deux navires.

Eric Stimpfling • Publié le 14 mars 2020 à 10h59, mis à jour le 14 mars 2020 à 11h15

En raison de l'épidémie de corona virus et des cas recensés à bord de 2 navires, les trois derniers bateaux de croisière de la saison 2019-2020 devraient bientôt quitter nos eaux.

Costa Magica : départ dimanche 15 mars vers l'Italie

Le navire a accosté au terminal croisière de Pointe-à-Pitre le 13 mars à 19h10. Les 232 passagers guadeloupéens ont débarqué et ont pu rentrer à leur domicile. Ils ne font l'objet d'aucune mesure de confinement mais doivent respecter des principes de précaution (prise de température, réduction des activités, se laver régulièrement les mains). 356 Italiens ont décollé à bord d'un vol affrété par Costa Croisières de l'aéroport Pôle Caraïbes à 23h30 à destination de l'Italie. Deux ressortissants transalpins, présentant des symptômes grippaux, demeurent confinés à bord de l'hôpital du navire dans l'attente des résultats des tests de dépistage.

Les autres ressortissants européens doivent également faire l'objet d'une procédure de rapatriement sanitaire par voie aérienne. Un dispositif particulier qui comprend notamment la mise en place de couloirs sanitaires spécifiques afin d'éviter toute interaction avec l'aérogare Pôle Caraïbes. Ce processus d'évacuation contrôlée va durer jusqu'au 15 mars, 14 heures, date à laquelle le Costa Magica devrait quitter la Guadeloupe pour rallier son port d'attache en Italie.

Coronavirus : Après plusieurs cas détectés à bord, les paquebots quitteront bientôt nos eaux

Costa Favolosa : 2 cas à bord

Le navire est au mouillage devant la rade de Fort-de-France depuis le 13 mars, 6 heures du matin. Deux cas de coronavirus ont été confirmés à bord a indiqué ce samedi matin (14 mars) l'ARS de Martinique. Ces deux personnes sont prises en charge par le CHU de Fort-de-France. Les opérations de débarquement des passagers martiniquais devraient intervenir à compter de ce jour.

Le Costa Favolosa est attendu à Pointe-à-Pitre le 15 mars, dans l'après-midi. "Il ne pourra se mettre à quai qu'après le départ du Costa Magica" précise un responsable maritime. Les procédures de débarquement seront identiques à celle du Costa Magica.

MSC Precioza : pas de cas à bord

Le navire est à quai à l'appontement de la Pointe Simon à Fort-de-France depuis le 14 mars au matin. Aucun cas signalé à bord. La déclaration maritime de santé est négative. Le navire est attendu demain matin (dimanche 15 mars) à Pointe-à-Pitre à compter de 6 heures. Les opérations de débarquement devraient se dérouler normalement.

Fin prématurée de la saison croisière

Ces trois escales constituent l'épilogue de la saison croisière 2019-2020. L'arrêté du Ministère de la Santé du 13 mars 2020 interdit les navires de croisière transportant plus de 100 passagers de faire escale ou de mouiller dans les eaux intérieures et les eaux territoriales des départements et régions d'outre-mer ainsi que de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint Pierre et Miquelon. Une dérogation est en cours de rédaction par la Préfecture de la Guadeloupe pour les navires assurant la desserte de l'archipel (Les Saintes, Marie-Galante, Desirade) et inter-îles (Dominique, Martinique).

Covid-19 : La supply chain italienne accuse un nouveau coup

Avec 14 morts et plus de 500 personnes contaminées, sept régions touchées, dont la Toscane et la Sicile, et surtout une accélération sans précédent de l'épidémie de coronavirus, le Covid-19 représente une véritable menace pour l'économie portuaire, déjà fragilisée.

L'épidémie a frappé le Nord du pays et notamment la Lombardie, véritable moteur économique de la péninsule. Dans ce foyer du Covid-19, avec la Vénétie, des mesures drastiques ont été adoptées pour enrayer la propagation du virus. L'arrêt de plusieurs sites de production, à l'instar d'Armani (luxe), Epta (climatisation), Gimi (ameublement) GN hearing (pro-thèses auditives), Mta (pièces détachées secteur automobiles), ont d'ores et déjà engendré un ralentissement de l'économie régionale.

L'inquiétude est de mise dans la communauté portuaire, compte tenu du niveau d'interdépendance entre certains ports italiens et la Chine, à commencer par les premiers d'entre eux, Gênes, Trieste et Livourne. Les autorités portuaires des sites pénalisés par l'interruption des échanges commerciaux depuis le début de la crise sanitaire, ainsi que les représentants de la chaîne logistique touchés en rebond par le ralentissement des activités, tirent la sonnette d'alarme. « La santé publique prime évidemment sur le reste. Mais une interruption des activités portuaires aurait des répercussions dévastatrices sur l'économie », réagit Paolo Emilio Signorini, président de l'autorité portuaire génoise qui prévoit déjà un premier trimestre plombé, mais aussi avec un effet sur avril. « Dix compagnies de la ligne régulière opérant sur la route Asie-Europe ont déjà annulé leurs services qui faisaient escale à Gênes. C'est une catastrophe car la Chine est pour nous un partenaire commercial essentiel. Les activités liées aux conteneurs représentent en effet 15 à 20 % du trafic global dans notre port », ajoute Paolo Emilio Signorini. L'autorité portuaire va solliciter, « si la crise persiste », l'aide du gouvernement pour les entreprises portuaires sous forme de mesures ciblées, « comme ce fut le cas après l'effondrement du pont Morandi ». Selon les estimations provisoires de l'autorité portuaire génoise, le trafic aurait diminué de 5 % en janvier, avec d'inéluctables répercussions sur les activités des transporteurs, comme le note l'association Trasportounito.

« L'interruption des échanges avec la Chine pénalise les activités de treize ports italiens qui travaillent avec ce partenaire. Il est à souhaiter que les projets bilatéraux inscrits dans le programme de la Route de la Soie ne seront pas également impactés par cette crise sanitaire, car là, les conséquences se feraient sentir aussi sur le long terme », note Maurizio Longo, président de Trasportounito. Après la découverte de 19 cas confirmés en Ligurie, l'autorité portuaire craint désormais l'apparition de cas dans son enceinte. « Si des malades de Covid-19 devaient être découverts au sein des entreprises qui travaillent dans le port, nous serions contraints de fermer les terminaux. Et si, par ailleurs, la situation devait empirer, nous devrions également bloquer les camions de et vers les zones foyers. Le scénario serait identique si des cas devaient être découverts parmi les croisiéristes qui arrivent chaque jour à Gênes », s'inquiète Paolo Emilio Signorini. Un enjeu pour les ports italiens. En 2019, ils ont accueilli 12 millions de croisiéristes et 4 830 escales de paquebots. Mais aussi pour la Méditerranée dans son ensemble. La croisière y représente une petite trentaine de millions de passagers en 2018 et 17 % des capacités mondiales déployées.

Ariel F.Dumont

Transport de marchandises : le coronavirus grippe la Route de la Soie

Maritime | publié le : 10.02.2020 | Dernière Mise à jour : 11.02.2020



Le fret aérien transporté principalement dans les soutes des avions passagers reste coincé sur le tarmac. La compagnie russe AirBridge Cargo a annoncé l'annulation de tous ses vols sur la Chine jusqu'au 19 février.

Crédit photo Air Bridge

L'épidémie meurtrière de coronavirus partie de Wuhan, dont le bilan au 10 février est de 908 morts en Chine, affecte l'industrie mondiale. La Chine, usine du monde, fait face à une situation inédite, une situation historique. Les usines sont désertées par les employés. Certains sont confinés quand d'autres sont placés en quarantaine. Les productions sont suspendues pour l'instant et l'offre en transport se raréfie.

Usines chinoises désertées, routes fermées, vols annulés, escales reportées... **En infectant les individus, le coronavirus affecte également des pans entiers de l'industrie mondiale, occasionnant des ruptures d'approvisionnement dans les chaînes de production et des pénuries en prévision une fois les stocks épuisés. "Tout ce que l'on reçoit depuis deux, trois semaines a été chargé avant que l'épidémie soit déclarée. Shanghai et Pékin sont impactés, les escales de navires sont annulées, les productions sont arrêtées",** indique-t-on chez **Decathlon.**

Transport de marchandises : le coronavirus grippe la Route de la Soie

Plus de conducteur routier

"Les congés du Nouvel An Chinois sont prolongés jusqu'au 17 février. La logistique est le plus gros problème auquel sont confrontées les entreprises, il n'y a plus de conducteur routier. Seulement les personnes strictement indispensables à leur entreprise ont repris le travail ce matin", explique l'avocat d'affaires Bruno Lefebure, spécialiste de la Chine, en lien constant avec les conseillers du commerce extérieur.

Outre les annonces faites ces derniers jours par les poids lourds de l'industrie automobile – Renault, Fiat, Chrysler, Hyundai – et aéronautique, avec la **suspension d'activité du site d'assemblage de l'A320**, les importateurs mondiaux de produits fabriqués en Chine s'alarment. **La Chine ayant trusté ces vingt dernières années l'économie mondiale**, difficile de trouver d'autres fournisseurs au pied levé. **Une situation qui désorganise totalement la chaîne du transport international**, avec un impact croissant sur le fret aérien et maritime comme le souligne **l'association internationale des commissionnaires de transport aérien, FIATA**. *"La décision du gouvernement de prolonger le Nouvel An chinois et les nouvelles restrictions à la circulation des personnes en Chine ont un effet en aval significatif sur la circulation des marchandises, ce qui pose des problèmes aux transitaires internationaux"*, a déclaré **Stéphane Graber, directeur général de la FIATA**.

AirBridge Cargo suspend ses vols tout-cargo

Air France, British Airways, Air Canada, Lufthansa, American Airlines, United Airlines, American Airlines ou Delta ont **suspendu fin janvier, et pour une durée indéterminée, leurs vols vers la Chine continentale**, pour tenter de **freiner la propagation du virus**. Les compagnies ont également restreint leurs vols en provenance et à destination de Hong Kong.

Le fret aérien transporté principalement dans les soutes des avions passagers reste donc **coincé sur le tarmac**. **La compagnie russe AirBridge Cargo a annoncé ce 10 février l'annulation de tous ses vols sur la Chine** jusqu'au 19 février. Opérant des B 747 au départ de Charles de Gaulle, **la compagnie demande aux chargeurs de récupérer le fret** sur l'aéroport auprès de WFS.

En pleine crise, les compagnies tentent de rassurer

Dans un courrier à sa clientèle, **Dachser indique qu'une équipe "d'experts travaille en priorité sur des options et des itinéraires alternatifs qui permettent le transport urgent de fret aérien vers et depuis la Chine et Hong Kong"**, assure le groupe, qui suspend temporairement tous les accords tarifaires concernant le fret aérien vers/ depuis la Chine et Hong Kong.

S'agissant du transport maritime, **la Chine, qui concentre à elle seule un quart des échanges mondiaux de conteneurs**, a un impact retentissant sur les lignes régulières. Les compagnies Maersk, CMA CGM, MSC multiplient les annulations d'escales. Se voulant rassurantes, elles **indiquent que les annulations ne concernent que les ports situés sur la rivière Yangtsé**, dans la province du Hubei autour de **Wuhan, devenue la cité interdite**. L'alliance One indique que *"ses opérations sont normales, à l'exception des escales dans les ports du Hubei"*. Pourtant, Shanghai, la ville aux 27 millions d'habitants, est déserte. Difficile d'imaginer que

Transport de marchandises : le coronavirus grippe la Route de la Soie

les opérations fonctionnent normalement. *"Malheureusement, le virus se propage très rapidement maintenant. Shanghai et Pékin sont déjà confrontés à de sérieuses menaces"*, témoigne le correspondant en Chine du transitaire Galax.

10 jours d'arrêt à Shanghai = le trafic annuel de Fos

"Le port de Shanghai à l'arrêt, c'est 100 000 EVP par jour, soit en 10 jours l'équivalent annuel de Fos-sur-Mer", indique un spécialiste français du transport maritime. En Chine, les conteneurs se trouvent bloqués à quai. **Une situation qui alarme les transitaires en raison des frais supplémentaires de surestaries pour les conteneurs bloqués dans les ports chinois.** Qui plus est, **la mobilisation des conteneurs reefers en Chine a d'ores et déjà entraîné une pénurie de ces boîtes affectant les expéditions de fruits d'Amérique latine vers l'Europe.**

"Ce qui se passe en Chine ne doit pas être considéré comme une opportunité pour les compagnies maritimes de réaliser des bénéfices exceptionnels pour compenser d'autres dépenses de fonctionnement. La FIATA, et ses membres en particulier, et la communauté commerciale dans son ensemble, surveilleront avec intérêt la manière dont cette responsabilité est exercée", avertit Stéphane Graber. L'association FIATA a d'ailleurs alerté la Commission maritime fédérale au sujet des surestaries en cas d'événement de force majeure. Réponse directe de CMA CGM, l'allocation de "free time" additionnel pour les charges de détention et surestaries dans les ports chinois. *"Pour les conteneurs qui ont déjà dépassé leur période de free-time standard, une période de free time additionnelle, qui s'étend du 31 janvier au 9 février inclus, sera allouée"*, a indiqué l'armement français.

Le trafic ferroviaire entre l'Europe et la Chine est également impacté par l'épidémie de coronavirus. **Ziegler**, dans une note du 6 février, informe sa clientèle de l'interdiction de circuler pour les trains en provenance de la province chinoise du Hubei jusqu'à fin février et de la fermeture d'un centre logistique sur la Nouvelle Route de la Soie. Des trains qui arrivaient directement depuis la Chine jusqu'à Liège.

Les majors pétrolières condamnées aux promesses vertes

Souvent critiquées pour leur déni climatique, les compagnies pétrolières, sommées par la société et les investisseurs d'amender leur rapport à l'environnement, multiplient les promesses de neutralité carbone d'ici 2050. Condamnées à bien rémunérer tout en étant « renouvelables » si elles veulent garder leurs actionnaires...

En promettant la « neutralité carbone » d'ici à 2050, la Britannique BP, qui émet 415 Mt de CO2 par an, a inévitablement attiré la lumière médiatique et sans doute effrayé ses actionnaires, qui ne pourront pas non plus se consoler de dividendes déprimés. C'est ainsi que l'Irlandais Bernard Looney a théâtralisé son entrée le 12 février à la tête de l'une des trois « super majors » pétrolières européennes (avec Shell et Total). Tout comme son successeur et compatriote Bob Dudley avait mis en scène sa sortie quelques semaines auparavant. Mais un Irlandais n'en cache pas forcément un autre. Le nom du premier reste accroché à Deepwater Horizon, la plateforme pétrolière dans le golfe du Mexique qui a explosé le 20 avril 2010 engendrant un désastre écologique (4,9 millions de barils déversés) et coûté à la société 70 Md\$, désastre pour lequel elle continue de payer (2,4 Md\$ en 2019 et un peu moins d'un milliard en 2020). Le second, qui dirigeait depuis 2016 la branche d'exploration et production du groupe, a eu la main lourde sur les objectifs verts. Quelques jours après son « intronisation », Bernard Looney, décidément à la main verte, annonçait que BP allait quitter trois associations pétrolières américaines ne respectant pas les objectifs en matière de lutte contre le changement climatique. Des noms ? L'AFPM (American Fuel and Petrochemical Manufacturers), la WSPA (Western States Petroleum Association) et la WEA (Western Energy Alliance).

Aucune compagnie européenne n'est allée aussi loin, exceptée peut-être Repsol. Le groupe pétrolier espagnol fut en effet le premier à avoir déclaré, certes opportunément en marge de l'ouverture de la COP25 à Madrid, « revoir entièrement sa stratégie ». Il s'est alors engagé à accroître « significativement » la production d'énergies renouvelables, à augmenter son prix interne du carbone à 25 \$ la tonne en 2025. Pour s'épargner des critiques de « greenwashing », ses dirigeants verront au moins 40 % de leur rémunération variable indexée sur l'atteinte de ces objectifs. Alors que la surcapacité menace le secteur, dopé par le schiste américain, que la demande du deuxième consommateur d'or noir est plombée par le coronavirus, que la pression sociétale s'intensifie pour qu'elles verdissent leur portefeuille, les entreprises du secteur doivent régler un autre conflit. Leurs actifs menacés par les fameux « stranded assets » (actifs qui se déprécient en raison des évolutions de la réglementation, des technologies ou de la société...), elles sont condamnées à bien rémunérer tout en devenant plus « renouvelables » si elles veulent garder leurs actionnaires. Et face à des investisseurs, qui craignent le risque d'« actifs échoués », les compagnies préféreraient s'endetter, indique une étude que vient de réaliser l'Institute for Energy and Financial Analysis (IEEFA). « Les majors pétrolières vivent bien au-dessus de leurs moyens (« Living beyond their means » est le titre de l'étude, NDLR). Elles versent plus de dividendes qu'elles ne génèrent d'argent ». Ainsi, entre 2010 et 2018, ExxonMobil, BP, Chevron, Total et Shell ont versé en tout 536 Md\$ de dividendes à leurs actionnaires. Mais, sur la même période, ces cinq entreprises n'ont généré que 329 M\$ de flux de trésorerie. Pour combler l'écart, elles se sont endettées ou délestées de participations. Il faut sans doute voir dans cette étude l'inexorable effacement des énergies qui tiraient autrefois l'économie mondiale au profit d'un mix énergétique plus adapté aux aspirations de la société. En témoigne la désaffection du secteur dans l'indice phare américain S&P 500. Il est passé sous les 4 % fin

Les majors pétrolières condamnées aux promesses vertes

janvier. Mais en veut pour preuve aussi le cas d'école ExxonMobil. La compagnie américaine présente l'écart le plus grand entre les dividendes versés et les flux de trésorerie disponibles, soit 64,5 Md\$. Elle est aussi celle qui est la moins engagée dans la transition énergétique et celle qui doit se justifier aujourd'hui auprès de ses investisseurs pour avoir menti sur la réalité de ses engagements climatiques.

Adeline Descamps

Un pacte d'actionnaires entre transporteurs et manutentionnaires

Neuf transporteurs maritimes et exploitants de terminaux – CMA CGM, CoscoSP, Cosco Ports, Hapag-Lloyd, Hutchison Ports, OOCL, le port de Qingdao, PSA International et Shanghai International Port Group (SIPG) – ont signé un pacte pour devenir actionnaires du Global Shipping Business Network. L'organisation à but non lucratif opérera une plate-forme exploitant la blockchain en vue « d'accélérer la numérisation du transport maritime ». La blockchain, gigantesque base de données sécurisées, que l'on peut partager en temps réel, sans intermédiaires et infalsifiable, est une des technologies digitales qui intéresse beaucoup le secteur. Car cette solution de stockage et transmission correspond bien à ses problématiques de traçabilité, de sécurité des transactions et de rationalisation des opérations commerciales. CargoSmart, opérateur de la plateforme, a déjà mené un certain nombre de validations de concepts (PoC) qui seraient probants.

A.D.

<http://www.journalmarinemarchande.eu/>

Le Havre : Un effort de place d'une valeur de 3 M€

Suite aux mouvements sociaux liés à la réforme de la retraite, qui ont entraîné quinze jours de « ports morts » entre le 5 décembre 2019 et le 6 février et la suppression de 232 escales de navires dont 124 de porte-conteneurs, le port du Havre a signé le 2 mars un accord de place dit « exceptionnel ». En intégrant le blocage sur les terminaux à l'import de 100 000 conteneurs en décembre et janvier, qui ont généré des frais supplémentaires dont ceux d'un stationnement prolongé, le port et les trois entreprises de manutention Terminaux de Normandie (TN), Générale de manutention portuaire (GMP) et Compagnie nouvelle de manutentions portuaires (CNMP) se partagent l'effort de relance, à hauteur de 3 M€ au total. Concrètement, les signataires vont prendre en charge les surcoûts du stationnement prolongé : le port y contribue à hauteur de 18 € par jour et par conteneur, soit 1,8 M€, et les entreprises de manutention complète moyennant 12 € par conteneur par jour, soit 1,2 M€, le tout en aides directes apportées aux transitaires ou aux chargeurs. Dans « un esprit d'unité de place », les services du pilotage, remorquage et lamanage ont également annoncé vouloir soutenir cet effort, en annonçant 10 % de remise sur chaque nouvelle ligne pour les porte-conteneurs et les rouliers, entre le 1er avril et le 31 décembre 2020. D'autres mesures sont à l'étude, concernant la filière ro-ro et les exports. Ces dispositifs complètent les premières mesures annoncées par Haropa le 5 février dernier, soit 3 M€ apportés aux armateurs : une remise exceptionnelle sur les droits de port pour les mois de janvier et février ainsi qu'une remise tarifaire proposée pendant deux ans « dans le cadre de la création d'un nouveau service en 2020 ».

Natalie Desse

<http://www.journalmarinemarchande.eu/>