

Canal de Suez: le trafic revient progressivement à la normale

L'Ever Given a finalement été dégagé du canal de Suez, qu'il bloquait depuis quasiment une semaine. La question de l'indemnisation des compagnies lésées par les retards est désormais sur la table.

Par **Océane Herrero**

Publié il y a 1 heure,

Mis à jour il y a 34 minutes

La fin d'une semaine de confusion et de pertes colossales pour la marine marchande. Lundi 29 mars, l'Ever Given, porte-conteneurs de 400 mètres de long et de 59 mètres de large qui était bloqué en travers du canal de Suez (Égypte) a finalement été dégagé. Cette artère du transport maritime mondial reprend progressivement son activité normale.

Depuis une semaine, les compagnies de transport maritime avaient en effet dû revoir tous leurs plans et leurs calendriers de navigation : le numéro un mondial Maersk a dû détourner 15 navires «*autour du cap de Bonne-Espérance à la pointe sud de l'Afrique*», expliquait ainsi l'entreprise le 28 mars. Pareillement, au moins onze navires de l'alliance 2M (entre Maersk et le numéro deux du secteur, MSC), avaient suivi la même voie. Une vingtaine de navires de MSC avaient quant à eux été immobilisés aux abords du canal de Suez. Au total, 369 navires étaient à l'ancre la veille du déblocage de l'Ever Given.

Le trafic a pu reprendre dans le canal de Suez après presque une semaine d'interruption. *Capture d'écran - MyShipTracking*

Le navire battant pavillon panaméen a finalement pu être remis à flot après des jours d'opérations. C'est à la faveur d'une marée haute que le navire a pu être dégagé des berges. Désormais, une enquête devra être menée pour comprendre l'origine de l'incident - elle devrait, si l'Égypte ne décide pas de s'en saisir, être confiée au Panama.

Des dégâts commerciaux difficile à quantifier

Il faut également quantifier les dégâts financiers de cette semaine d'arrêt. L'Égypte, qui fait payer la traversée du canal de Suez, tire 20% de son budget national de cette zone et a dû se priver de cette manne financière, pour un temps. Les compagnies maritimes accusent également le coup. Maersk précisait la veille du déblocage que *«chaque jour où le canal reste bloqué, les effets d'entraînement sur la capacité et les équipements mondiaux continuent d'augmenter et le blocage déclenche une série de nouvelles perturbations et de retards dans le transport maritime mondial qui pourraient prendre des mois à se résorber, même après la réouverture du canal»*.

Cependant, en raison du nombre d'entreprises affectées directement ou indirectement par les retards, il est difficile de quantifier les pertes financières provoquées par les retards de livraison, selon Daniel Harlid, analyste chez Moody's. Dans les mois à venir devrait s'ouvrir une nouvelle bataille entre les compagnies et les assureurs pour déterminer à qui reviendra d'indemniser les parties lésées.

Au-delà des pertes financières, la reprise du trafic maritime clôt une douloureuse semaine durant laquelle la place centrale du canal de Suez a été remise en question, de même que le modèle de livraison qui régit le fret : celui du flux tendu. Des pénuries de consoles de jeux, de café ou de papier toilette ont pu être craintes en raison de cette logique d'absence de stocks dans les pays occidentaux. *«Cela montre une nouvelle fois la fragilité des chaînes d'approvisionnement, longues et complexes, et*

les limites du 'just-in-time'», à savoir une logistique pensée pour que les marchandises soient livrées «le jour où vous en avez besoin, voire le jour d'après», a ainsi expliqué à l'AFP Ian Goldin, professeur à l'université d'Oxford.