

Extrait de la veille hebdomadaire agri-agro du SER de Pékin (19/03)

Le retour à un fonctionnement normal des ports chinois révèle des difficultés spécifiquement françaises de logistique pour l'exportation vers la Chine

L'épidémie du COVID-19 a ralenti l'économie chinoise à partir de fin janvier ; notamment, le fonctionnement des ports a été paralysé par le manque de main d'oeuvre (chauffeurs, manutentionnaires). Les difficultés ont été particulièrement aiguës pour les conteneurs réfrigérés (« *reefers* ») utilisés pour l'exportation de denrées agroalimentaires telles que la viande porcine : il n'y avait plus assez de prises pour brancher les *reefers*, dans ce contexte d'engorgement. Des perturbations du trafic maritime (délais de quarantaine en mer imposés par certains ports, tels Singapour ; évitement des ports chinois par certains armateurs) en avaient résulté, ajoutant aux difficultés d'exportation.

Cette crise est survenue dans un contexte tendu pour le transport maritime du fait de la mise aux normes de l'IMO Sulphur 2020 sur la teneur en soufre des combustibles, qui a immobilisé certains navires. Elles a également rappelé des difficultés spécifiques à la France : la préférence (persistante) des compagnies pour Rotterdam par rapport au Havre ; les grèves perlées (tous les jeudis, pendant 4 heures) des dockers, aggravées par une succession d'intempéries avant plusieurs week-ends. En conséquence, la demande pour la viande de porc s'était tassée en France ; le prix sur le marché de Plérin était redescendu à 1,45 € / kg après avoir tangenté à 1,90 € / kg, fin 2019.

Les autorités chinoises ne pouvaient prendre le risque d'un blocage des importations ni, de manière générale, d'une difficulté d'approvisionnement, au vu des besoins du pays (dont le cheptel porcin a été réduit de moitié depuis l'apparition de la Peste porcine africaine, en août 2018). Le secteur agroalimentaire a donc été l'un de ceux à avoir bénéficié d'une forte priorité pour assurer son redémarrage.

De fait, le fonctionnement portuaire s'est amélioré : le 6 mars, le nombre de *reefers* en instance à Shanghai et à Tianjin s'était réduit de 27 000, mi-février, à 18 000. Ces ports avaient augmenté leur capacité d'accueil en *reefers* de 7 000 nouvelles prises (+ 40 %). Les exportateurs espagnols, néerlandais, irlandais ou polonais ne mentionnent désormais plus de difficultés majeures. Enfin, les coûts de fret, qui avaient triplé durant cette période, ont amorcé leur baisse : la compagnie CMA-CGM a ainsi annoncé l'annulation, à partir du 18 mars, de la *port congestion surcharge* (PCS) sur les *reefers* qu'elle avait imposée pour couvrir le coût du déchargement temporaire dans des ports « relais ».

Désormais, **les difficultés ne sauraient plus être dues qu'à des spécificités françaises** ; la reprise semble d'ailleurs s'amorcer : le prix de la viande de porc à Plérin est remonté à 1,57 € / kg, le 12 mars. Il s'est encore accru en Allemagne à 1,96 € / kg – une tendance similaire chez les autres grands pays exportateurs européens – soit une différence très conséquente avec le prix français. La demande chinoise restera soutenue dans les années à venir : la production ne devrait retrouver son niveau de 2018 qu'entre 2024 et 2030, selon l'optimisme des prévisions. La filière porcine française ne pourra toutefois en bénéficier pleinement que si « l'intendance (ou la logistique, en l'espèce) suit ».