



les Nouvelles Calédonniennes

VENDREDI 16 AVRIL 2021 / N° 15120 / 200 FRANCS - 250 FRANCS DANS LES ÎLES



PLAISIRS P. 22-23
Yamaha TMax,
les 20 ans
d'un best seller

NOUMÉA P. 12
Conseil municipal
junior : petits élus,
grandes idées

COCO TV
Offert
avec votre
journal



Pourquoi les prix vont FLAMBER

La crise sanitaire mondiale a provoqué une hausse du trafic maritime. Elle devrait se répercuter sur le prix des produits importés. P. 2-3

GÉNÉRATIONS

Unc
UNIVERSITÉ
1992
NOUVELLE-CALÉDONIE

Anciens étudiants,
participez à nos événements
privés et rejoignez le réseau
Généralités UNC sur
unc.nc

MAGENTA
Les habitants
sous le choc
après la bagarre P. 10

FAITS DIVERS
Il ouvre le
feu dans
une école
primaire P. 5

FOOTBALL
Super Ligue :
Magenta jouera-t-il
le maintien ? P. 45

CORONAVIRUS
La pandémie a fait
100 000 morts
en Métropole P. 50-51

deceuninck
NOUVEAU CLIN
BARDAGE PVC
3 coloris en stock

Photo Archives LNC

3 semaines d'arrêt. Faute de place, une grande compagnie maritime n'a pas pu enregistrer de commandes pendant trois semaines, indiquent des importateurs.

Le fret maritime engorgé,

Après quelques mois de paralysie, au début de la crise du coronavirus, le trafic maritime a rapidement regagné en intensité au niveau mondial. La demande de transport surpasse les capacités des compagnies maritimes, le prix du conteneur s'est envolé. Importateurs et producteurs annoncent une hausse des prix prochainement.



Le Port autonome, particulièrement chargé en mars 2021. Fort import, faible export, la plupart des conteneurs étaient vides : une illustration de la pénurie de « boîtes » qui crée des retards de chargement en début de ligne, en Chine notamment.

Photo Gilles Caprais

Gilles Caprais

La Nouvelle-Calédonie n'échappe pas à une augmentation « significative » du prix du transport, largement causée par la reprise du trafic maritime au niveau mondial, après la paralysie observée au début de la pandémie. Les observateurs décrivent une classique histoire d'offre et de demande. « L'économie mondiale s'est transformée. Les gens consomment moins de services, ils voyagent peu ou pas du tout, et achètent davantage de biens », constate Maxime Tinel, directeur général de la compagnie MSC. Voitures, meubles, cuisines... La demande de transport a bondi, tandis que les capacités des compagnies (l'offre) ont peu évolué.

« Nous avons beaucoup de mal à trouver de la place sur les navires pour les importateurs calédoniens. Les bateaux sont pleins, au départ d'Asie ou d'ailleurs, il y a des congestions dans tous les ports. » Paradoxalement, l'activité du port de Nouméa n'a pas connu

d'explosion. Les mouvements de conteneurs ont connu un regain d'intensité entre septembre et janvier, avec près de 50 000 tonnes importées en conteneur chaque mois. Rien de vertigineux mais la Calédonie, petit importateur de bout de ligne maritime, subit les évolutions plus qu'elle ne les dicte.

SURCHARGES EN SÉRIE

De nombreux indices régionaux traduisent des hausses très spectaculaires. « On a vu des taux de fret multipliés par cinq voire six, dans certaines régions du monde », assure Dolores Mathelon, directrice générale de l'agence de Nouméa du chinois Swire Shipping. L'augmentation n'est pas aussi spectaculaire en Calédonie, assure-t-elle. « Certaines compagnies maritimes rajoutent des surcharges temporaires parce que les bateaux sont pleins. C'est un mécanisme classique, les importateurs sont habitués. »

« On voit des hausses de taux de fret significatives, des surcharges qui s'additionnent », confirme Frédéric Pierson, président du Syndicat des tran-



Cet indice de Shanghai (base 1 au 1^{er} janvier 2020) montre que le prix du conteneur a été multiplié par 2,65 au 9 avril. Sur le trafic venant d'Europe, la hausse semble beaucoup moins forte.

Infographie C.M.

sitaires (Spadet), qui remarque des évolutions contrastées en fonction du type de marchandise, de bateau ou de la provenance. Sur la ligne Auckland-Nouméa, il constate une surcharge de 300 dol-

lars NZ pour un conteneur standard (20 pieds de long). Sur la ligne Europe-Nouméa, peu touchée, la surcharge est de 300 euros. Du côté de la Fédération des industries de Nouvelle-Calédonie (Finc), on

évoque une surcharge qui atteint parfois 900 dollars US sur la ligne Chine-Nouméa, soit un quasi-doublement du coût du transport dans ce cas précis.

LA CALÉDONIE « PRÉSERVÉE PENDANT DES ANNÉES »

Le cours du pétrole joue aussi : le baril de brut vaut de nouveau plus de 60 dollars US, quand il était tombé sous les 30 dollars il y a un an. Frédéric Pierson souligne également l'effet de nouvelles normes écologiques. « Les armements ont été contraints d'utiliser des fuels plus raffinés, d'améliorer le traitement des déchets, ce qui est une bonne chose. Mais les compagnies ne sont pas des philanthropes. A un moment, il faut répercuter les coûts. »

Maxime Tinel (MSC) assure que les importateurs calédoniens ne s'en sortent pas si mal, insistant sur la « forte concurrence » entre compagnies maritimes. « On assiste à un ajustement, oui, mais les taux de fret étaient historiquement bas. La Calédonie a été préservée des augmentations pendant des années. »

20 ans. La durée de vie d'un conteneur. En Chine, le ralentissement de la production a perturbé le trafic maritime.

« La Calédonie a été préservée des augmentations [des tarifs du fret] pendant des années. »
Maxime Tinel, directeur de la compagnie MSC.

VENDREDI 16 AVRIL 2021 | 3

flambée des prix en vue

**Alimentation :
+5 % d'ici quelques semaines ?**

Jean-Frédéric Gallo et G.C.

Les prix vont-ils flamber ? C'est en tout cas ce qu'assurent les représentants des importateurs comme ceux des producteurs locaux. « La concurrence est féroce, donc personne n'ose augmenter le premier », estime Laurent Vircondelet, président du Syndicat des importateurs et distributeurs (SIDNC). La situation ne durera pas. « Dans le secteur des matériaux, nous avons informé les clients qu'il y aura des augmentations considérables. »

Les producteurs locaux, eux non plus, n'ont pas encore augmenté les prix, assure Xavier Benoist, président de la Fédération des industries de Nouvelle-Calédonie (Finc). « On a joué sur l'effet stock, mais ça ne durera pas car le phénomène s'aggrave. Au final, tous les prix du BTP et de l'agroalimentaire, par exemple, seront touchés. Il faut s'attendre à + 5 % sur les produits manufacturés d'ici un mois ou deux. »

Dans le cas particulier de la construction, les prix flambent pour une autre raison : la « rarefaction » de certains matériaux et produits finis. « Ces trois derniers mois, le prix du cuivre utilisé pour la plomberie et dans les câbles électriques a augmenté de 30 à 40 % », indique Silvio Pontoni, président de la Fédération calédonienne du bâtiment (FCBTP). Les cours du zinc et de l'aluminium ont quant à eux grimpé « de 15 à 20 % ». Le prix du bois de construction serait également « en hausse constante ».

« NOUS NE FAISONS PAS LE POIDS FACE À LA DEMANDE EUROPÉENNE »

Dans le cas de l'acier, « certains gros producteurs ont mis leur fonderie en sommeil », explique Silvio Pontoni, qui constate par ailleurs que les acheteurs calédoniens sont loin d'être prioritaires.



Dans de nombreux secteurs, les prix devraient prochainement augmenter, notamment sous l'effet de la hausse des tarifs du fret.

Photo Thierry Perron

« Nous ne faisons pas le poids face à la demande européenne ou américaine. » Des chantiers pourraient donc être retardés. « Certains maîtres d'ouvrage annoncent qu'ils se montreront tolérants, mais une entreprise qui ne peut pas lancer son activité appliquera des pénalités », anticipe Silvio Pontoni. « En ce qui concerne les particuliers qui sont engagés avec nous, nous allons avoir du mal à expliquer à une personne qui veut faire construire sa maison que les prix viennent d'augmenter et que nous allons devoir revoir le devis à plus de 10 %. On ne va donc pas pouvoir répercuter cette marge. » Pour Xavier Benoist, cette question de la renégociation des contrats doit être étudiée. « Il existe des dispositions dans la réglementation française. On est en train de voir si elles pourraient être transposées. » Au Syndicat des importateurs, on aimerait une intervention financière des pouvoirs publics,

via le désarmement de certaines taxes, par exemple. « Il existe également un dispositif nommé Lodeom pour la production locale », indique Sylvie Jouault, déléguée générale du SIDNC.

LES COLLECTIVITÉS APPELÉES À LA RESCOUSSE

« Il s'agit d'une compensation financière de l'État, allant jusqu'à 50 % du coût du fret, en cas d'augmentation brutale du coût d'un produit. Cela se fait pour d'autres territoires d'outre-mer. » Une prise en charge pour éviter les éventuelles pénalités serait également appréciée par le Syndicat. Ces mesures devraient être portées par un gouvernement de plein exercice, dont la Calédonie ne dispose pas actuellement. « Mais nous pouvons également nous adresser à des partis politiques afin qu'ils puissent présenter un texte au Congrès. »

REPÈRES

« Pourquoi importer des oranges quand ce n'est pas la saison ? »

« On dispose de nombreux moyens de limiter le coût de la vie », assure Frédéric Pierson, président du Syndicat des transitaires (Spadet), comme réduire les temps de transport, particulièrement coûteux ces temps-ci. « Plutôt qu'importer des biens de l'autre bout du monde, on pourrait davantage travailler avec l'Australie et avec la Nouvelle-Zélande. » Plus largement, « pour limiter la dépendance au fret aérien, les coûts et les effets sur l'environnement, il faut réfléchir à produire proprement et localement », estime-t-il. « Pourquoi importer des oranges quand ce n'est pas la saison ? Je pense que l'on peut s'en passer. »

La Finc veut une réflexion sur les « filières stratégiques »

Xavier Benoist, président de la Fédération des industries de Nouvelle-Calédonie, tient un discours très proche de celui de Frédéric Pierson. « Il faut que l'on arrive à se mettre dans la tête que tout ce que l'on peut produire localement, il faudra le produire localement. Ce sera bon pour notre empreinte carbone, par ailleurs. Et il faut aussi lancer en urgence la réflexion sur les filières stratégiques, celles dont on ne peut pas se passer », pour limiter les dégâts en cas de « rupture d'approvisionnement » ou d'augmentation des prix « très significative. »