

Argus de l'assurance

Assurance maritime : la saturation des ports fait flamber les primes –
09/03/2022

L'ARGUS de l'assurance

La reprise économique s'est accompagnée d'un rebond de la demande en transport de marchandises. La concentration des navires et l'inflation des biens transportés font grimper les primes d'assurance.



Année record pour le transport maritime hexagonal en 2021. Le port Marseille Fos, l'un des deux premiers ports à conteneurs français avec Haropa Port (Havre, Rouen et Paris), a dépassé le chiffre historique de 1,5 million de boîtes transportées. Les ports français profitent de la reprise de la croissance économique, mais surtout de la saturation des principaux ports européens : Rotterdam, Anvers, Hambourg. « La capacité de transport est globalement insuffisante. Il n'y a plus assez de porte-conteneurs et de navires habilités à transporter des marchandises, et les ports ont souvent atteint leur capacité maximale. Certains navires doivent parfois attendre jusqu'à un mois pour être déchargés », détaille Pierre Deleplanque, directeur du département Transport & Spécialités chez le courtier grands risques Diot-Siaci. Ces délais de plusieurs jours à plusieurs semaines pendant lesquels des dizaines, voire des centaines de navires patientent devant les ports ont des conséquences pour les assureurs. « Ils craignent cette accumulation en zone portuaire, favorisant les risques d'accidents et de dommages aux navires et aux marchandises. Mécaniquement, l'augmentation des risques entraîne une hausse des taux qui, combinée à une augmentation de la valeur des biens transportés, fait grimper les primes d'assurance », confirme Mathieu Berrurier, directeur général du courtier spécialiste [Eyssautier-Verlingue](#).

Le risque est aussi multiplié sur le transport de marchandises (facultés), car les assureurs considèrent que l'allongement des temps de transport et de transit portuaire accentue les risques de dommages aux marchandises ou de vols.

Le port de Marseille Fos en 2021

- **162 M€** : le chiffre d'affaires (+11 %)
- **+ 9 %** : la hausse de trafic réalisé en un an, avec 75 millions de tonnes de marchandises traitées
- **1,5 M** : le nombre de conteneurs gérés. un record historique

Source : Rapport annuel 2021 du port Marseille FOS

Lexique

- L'armateur est le propriétaire du navire.
- Les chargeurs sont les différents clients des transporteurs qui leur confient une marchandise à acheminer pour le compte d'autrui.
- L'assurance de corps couvre le navire.
- L'assurance de facultés couvre les marchandises transportées (vrac, fruits et légumes et conteneurs).

Explosion des prix

Face à ce manque de porte-conteneurs, certains armateurs sont amenés à prendre des risques. « *La pénurie des moyens de transport a poussé certains armateurs à transporter des conteneurs sur des vraquiers.* » Ces comportements problématiques en termes d'assurance pourraient amener les assureurs de corps à revoir leur prime à la hausse. « *Cela est susceptible de poser des problèmes de stabilité et de sécurité de la marchandise* », relève Pierre Deleplanque.

La demande étant supérieure à l'offre, les prix explosent. Selon la société d'études spécialisée dans l'analyse des marchés de matières premières et de commodités Cyclope, le transport maritime a vu ses prix multipliés par cinq en moyenne pour les conteneurs et monter de 182 % pour le « fret sec » (navires en vrac). Ces augmentations sont répercutées sur le prix de vente de la marchandise transportée, et donc sur le consommateur final. Ce manque de capacité de transport joue un rôle crucial dans la crise de la chaîne d'approvisionnement, car il génère un sentiment de pénurie et participe à l'inflation du prix des matières premières (+40%). « *Ces retards sur la chaîne d'approvisionnement entraînent une hausse des prix qui se répercute sur la valeur des marchandises assurées, et donc les primes d'assurance* », précise Pierre Deleplanque, le porte-parole de Diot-Siaci.

Vers d'autres modes de transport

La pénurie de navires entraîne une forte revalorisation de leur valeur. « *À titre d'exemple, des petits navires porte-conteneurs ou même un peu âgés, qui valaient 10 ou 15 M\$ en 2020, peuvent valoir près de 40 M\$ en 2022. La valeur d'assurance de ces navires a été multipliée par trois, voire par quatre en deux ans !* », poursuit Pierre Deleplanque. Et bien que les assureurs de corps percevront une prime d'assurance plus importante, « *si un navire venait à subir une avarie importante, le coût du sinistre sera bien plus élevé qu'il y a deux ans* ».

Afin de limiter ces hausses de tarifs et ces délais allongés, certains chargeurs optent pour d'autres modes de transport : « *On constate un report partiel du transport des marchandises en conteneurs vers l'aérien, le ferroviaire et le fluvial* », selon Mathieu Berrurier. Au moins jusqu'à ce que le transport maritime retrouve son rythme de croisière.

Marie-Caroline CARRERE