



Dans le Maine-et-Loire, les Transports Pohu sont spécialisés dans la livraison de carburant. MITSCHKE - MATTHIEU MITSCHKE

PAYS DE LA LOIRE

Flambée du prix du gazole : le transport routier peine à absorber le choc

Les bombardements, qui embrasent l'Iran et le Moyen-Orient depuis fin février, secouent les marchés pétroliers mondiaux. En France, cette situation géopolitique a déclenché un impact immédiat sur l'activité des transporteurs, notamment ceux spécialisés dans l'acheminement de carburant.

FLORENCE FALVY

Le détroit d'Ormuz - par lequel transitent environ 20 % du pétrole mondial - est désormais majoritairement bloqué depuis le 2 mars, entraînant une volatilité extrême et une envolée brutale des cours sur le marché du brut. Selon plusieurs sources, le flux de tankers est tombé

à zéro dès le 4 mars, contre plus d'une trentaine de navires par jour auparavant. Les prix du Brent ont atteint jusqu'à 119,5 dollars le baril durant le week-end, avant d'osciller autour des 90 dollars ce mercredi.

Cette incertitude, déclenchée par l'escalade entre les États-Unis, Israël et l'Iran, provoque une panique immédiate sur les marchés. Résultat : les prix du pétrole et des carburants grimpent avant même qu'une pénurie physique ne se manifeste réellement.

Depuis le 28 février, le gazole a connu une hausse très rapide, de l'ordre de 15 à 20% en moyenne en France, selon les données agrégées des stations service.

Un choc immédiat pour les transporteurs français

En France, selon l'Union des Entreprises de Transport et de Logistique de France, le prix du gazole a bondi de plus de 16 % en moins

de deux semaines, portant à près de 22 % la hausse enregistrée depuis le début de l'année. Pour un secteur où le carburant représente environ 25 % des coûts de revient, le choc est « immédiat ».

« Le transport routier assure 90 % des flux de marchandises en France. Nos entreprises dont 85 % sont des TPE-PME, opèrent avec les marges les plus faibles d'Europe, dans un contexte déjà fragilisé par trois années d'activité atone et un niveau de défaillances inédit depuis trente ans. Une hausse aussi soudaine du carburant peut rapidement mettre en péril des entreprises qui n'ont pas les reins suffisamment solides pour l'absorber le temps que la répercussion s'opère », alerte Jean-Thomas Schmitt, président de l'Union TLF.

Les transporteurs routiers - déjà tenus à des marges serrées - voient leurs conditions d'exploitation se détériorer en temps réel. La situation mondiale n'aide pas : plusieurs pays, comme la Chine, ont demandé

à leurs raffineurs de suspendre les exportations de gazole et d'essence afin de préserver leurs stocks internes, accentuant les tensions sur le marché international des produits raffinés, notamment le diesel et le gazole, très utilisés par le secteur routier.

« Une inquiétude qui monte chaque jour »

À Saint-Germain-sur-Moine, dans le Maine-et-Loire, Alexandre Pohu, patron des transports éponymes, confirme à *La Tribune* l'inquiétude croissante. L'entreprise de 25 salariés spécialisée dans la livraison de carburant travaille en flux tendu et tente de sécuriser ses approvisionnements, mais la rapidité de la hausse rend tout arbitrage difficile.

À cette incertitude s'ajoute une pression opérationnelle intense liée à une hausse soudaine des commandes. Le transporteur décrit une situation sous tension extrême : « On est très sollicités. Donc nos 8 chauffeurs de semi-remorque sont au maximum de leur capacité horaire. On a eu six jours d'activité non-stop, plus de 10% d'activité en plus. Mais, pour autant, on n'était pas en capacité de répondre

d'avantage, on était au maximum de nos capacités. » Il parle d'une véritable explosion des commandes mais nuance aussitôt : « Nos donneurs d'ordre ont été contingents. »

Du côté des Transports Loiseau, en Vendée, Bastien Loiseau, à la direction, ne souhaite pas s'exprimer davantage mais résume la situation : « C'est compliqué, nous travaillons à flux tendu. » Une formule brève qui reflète parfaitement l'état d'esprit d'un secteur entier, pris en étau entre des clients qui rechignent à absorber les hausses tarifaires et des fournisseurs incapables d'assurer une visibilité sur les prix.

Sur le terrain, des comportements de précaution sont observés. Certains transporteurs cherchent à remplir leurs cuves privées dès que possible, par crainte de nouvelles hausses ou de ruptures ponctuelles. Et pour certains, ces stratégies de sécurisation ont un coût colossal. C'est le cas de Jean-Yves Gautier, patron de GFS, qui illustre concrètement l'ampleur du surcoût énergétique : « Un plein nous coûte aujourd'hui 25% plus cher : cela représente 12000 euros supplémentaires pour remplir notre citerne de 36m³. »

Les organisations professionnelles montent au créneau

De son côté, l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens) réclame une intervention rapide de l'État. Face à une hausse aussi brutale du gazole, l'organisation estime indispensable de mettre en place de « mesures urgentes » pour éviter des défaillances en cascade dans le secteur.

Entre flambée des prix, incertitudes géopolitiques et tension logistique mondiale, les transporteurs français se retrouvent en première ligne d'une crise énergétique dont personne ne peut prédire la durée. La volatilité extrême des cours du pétrole, les risques logistiques autour du détroit d'Ormuz et l'incertitude qui plane sur l'approvisionnement rendent toute prévision presque impossible. Interrogé sur la situation, Alexandre Pohu résume le sentiment dominant dans la profession : « Il est de plus en plus difficile d'anticiper l'évolution du marché. Même au moment où les dirigeants du G7 se réunissent pour tenter de stabiliser la situation, nous, sur le terrain, n'avons aucune visibilité. » **LT**

Les experts

AVEC RAPHAËL LEGENDRE

DU LUNDI AU VENDREDI À 10.00

En direct, à la radio, à la télévision et sur le digital
En replay et en podcast
sur www.bfmbusiness.com

BFM
BUSINESS

LA TRIBUNE

