



## La déferlante Shein et Temu affole totalement les compteurs de la logistique internationale

Avec des volumes de colis encore jamais vus, les nouveaux géants chinois du e-commerce bouleversent plus que la fast fashion et les biens de consommation. C'est tout le secteur du transport international, du fret aérien au fret maritime en passant par les logisticiens du dernier kilomètre, qui doit s'adapter à marche forcée. Explications.



En quelques années, Shein a vu ses revenus bondir. De 3,2 milliards d'euros en 2019, ils ont atteint près de 41,6 milliards l'an dernier. (Vladimir Volovodov/Alamy/Abaca)

Par [Enrique Moreira](#)

Publié le 12 juil. 2024 à 07:07 Mis à jour le 12 juil. 2024 à 12:41

Ils sont à l'origine d'un gigantesque ballet aérien entre la Chine et le reste du monde. A eux deux, Shein et Temu affrètent l'équivalent de 90 avions-cargos Boeing... par jour ! Neuf mille tonnes de marchandises transportées quotidiennement dans les avions. Sans parler de [l'impact écologique](#), ces chiffres sont vus comme « complètement délirants » par une grande partie des experts de la logistique.

« Si on prend cette base, à supposer que ces entreprises soient actives environ 300 jours par an, et sans même aucune hypothèse de croissance, cela donne 2,7 millions de tonnes de fret aérien chaque année », calcule Arthur Barillas, cofondateur et directeur général du commissionnaire de transport Ovrsea. Des volumes ahurissants si on les compare à ceux du premier transporteur mondial, le suisse Kuehne + Nagel, qui affiche près de 2 millions de tonnes de marchandises transportées par les airs en 2023.

Le nombre de colis expédiés par jour par les deux entreprises directement depuis les usines est sans précédent pour la logistique internationale. « Il y a régulièrement de nouveaux acteurs, comme Amazon, apparu il y a une vingtaine d'années, ou les 3 Suisses avant ça, mais il leur a fallu du temps pour atteindre de tels chiffres », explique un transporteur tenant à garder l'anonymat.

## **Puissance de feu**

Si Shein a été créé en Chine dès 2008, quand Temu n'a vu le jour qu'en 2022 à Boston, aux Etats-Unis, les deux plateformes ont vu leur croissance exploser en très peu de temps. En seulement un an et demi d'existence, Temu, une excroissance de Pinduoduo, affiche ainsi un volume d'affaires de 41,5 milliards d'euros. Shein a vu pour sa part ses revenus bondir de 3,2 milliards d'euros en 2019 [à près de 41,6 milliards l'an dernier](#).

Ces chiffres leur offrent une puissance de feu considérable. L'impact de ces deux jeunes mastodontes dépasse largement le cadre de l'ultra fast fashion pour Shein et des biens de [consommation à très petits prix pour Temu](#) (des produits de beauté aux fournitures de bureau, en passant par l'électronique ou les bijoux et accessoires...).

De tels volumes, transitant tous par avion, affectent les prix du fret aérien. « Dans le sens Chine-Europe ou Chine-Etats-Unis, ils sont très élevés, à plus de 5 dollars le kilo », note Arthur Barillas. Soit plus du double des niveaux de 2019, selon la société spécialisée dans les données de transport Xeneta.

Surtout, ces tarifs se maintiennent « quasiment toute l'année au-dessus de 4 ou 5 dollars », constate le patron d'Ovrsea. Alors même que traditionnellement le marché du transport aérien connaît des périodes creuses pendant lesquelles le prix redescend autour des 2 ou 3 dollars le kilo.

## **Tensions géopolitiques**

Pour le directeur général des expéditions mondiales de DHL, Tim Scharwath, cité par le [« Wall Street Journal »](#), les entreprises chinoises de commerce électronique comme Temu et Shein se sont développées « si rapidement qu'en moins de deux ans elles occupent 30 % du fret sur certaines routes au départ de l'Asie ».

Un autre phénomène participe de cette inflation des taux de fret aérien : « Le voyage à sens unique d'est en ouest, constate Yann Kretz, directeur de la branche biens de consommation et vente au détail chez Roland Berger. Au retour, les avions ont du mal à remplir », ajoute-t-il.

*La perturbation de la chaîne logistique due aux troubles géopolitiques entraîne une volatilité des coûts pour les transporteurs.*

Benjamin Demoge, responsable Afrique, Moyen-Orient et Asie chez Geopost

La saturation du fret aérien international est d'autant plus importante que le trafic maritime, pourtant surcapacitaire, connaît des difficultés. « On évolue dans un contexte géopolitique très compliqué avec des bateaux obligés de revoir leurs routes à cause des guerres et de la piraterie », en mer Rouge notamment, constate Yann Kretz. Les délais de livraison s'en trouvent rallongés de 10 à 15 jours. Loin des standards de Temu et Shein, qui se rabattent sur l'avion.

« La perturbation de la chaîne logistique due aux troubles géopolitiques entraîne une volatilité des coûts pour les transporteurs [...], ce qui affecte par conséquent les marges », [écrivait sur LinkedIn Benjamin Demoge](#), responsable Afrique, Moyen-Orient et Asie chez Geopost, filiale internationale de La Poste.

## **Se rendre plus agiles**

Pour les opérateurs logistiques, le surplus de volume et les tarifs recherchés par les e-commerçants chinois changent la donne. Les volumes de ces plateformes représenteraient 10 % d'un marché européen estimé à 15 milliards de colis par an, estime un transporteur. « C'est important mais cela reste encore assez petit finalement », tempère-t-il.

Le plus marquant pour les logisticiens comme DHL, La Poste, Fedex... reste la rapidité de la croissance des volumes. « Chez Geopost, on constate également la pénétration rapide du marché européen par les nouveaux acteurs du e-commerce chinois », écrit le groupe dans un courriel adressé aux « Echos ».

*Pour un centime, ils sont capables de changer d'opérateur.*

Logisticien anonyme

Cette célérité oblige les différents opérateurs à se rendre plus agiles, à proposer des prestations différentes et notamment la livraison hors domicile, qui coûte moins cher. Les transporteurs sont également poussés à revoir leurs tarifs à la baisse. Car Temu et Shein font pression pour obtenir les meilleurs prix. « Pour un centime, ils sont capables de changer d'opérateur », souffle l'un d'entre eux.

## Poser les bonnes questions

De quoi forcer les logisticiens à « adapter leur chaîne de valeur en conséquence », estime Benoit Gougeon, associé chez Bain & Cie. « Moins de livraisons de bout en bout et plus d'hybridation (fret + livraison nationale) entraînent un changement dans l'utilisation des actifs pour les acteurs de la logistique », abonde Benjamin Demoge, chez Geopost.

Les transporteurs doivent toujours se battre pour essayer d'être le plus compétitif possible, estime Benoit Gougeon. Mais ils doivent aussi se poser les bonnes questions, dit-il : « Est-ce qu'ils utilisent au mieux leurs capacités ? Si oui, alors ils sont en mesure de prendre d'autres volumes. Proposent-ils une offre différenciée ? Si non, le risque est de prendre des volumes pas cher payés pour un système de livraison onéreux. »

## Des logisticiens prêts

Les logisticiens se disent globalement prêts à accueillir ces volumes supplémentaires. Une conséquence directe de la période Covid, durant laquelle l'e-commerce a explosé, forçant les transporteurs à adapter leurs outils pour pouvoir traiter 50 % à 90 % de colis en plus.

« Aujourd'hui, on observe une normalisation des ventes en ligne, dans des proportions plus raisonnables, note Yann Kretz du cabinet Roland Berger. Donc les volumes Temu et Shein permettent de remplir les camions. »

Un seul opérateur n'arrivera pas à absorber tous ces colis. Ce qui est plutôt sain et évite d'en exposer un plus particulièrement à ces seuls e-commerçants chinois, note un acteur du secteur.

Consacrer tous ses camions à Temu et Shein pourrait s'avérer risqué à l'avenir. La plupart des experts appellent à la prudence. « Pour un logisticien comme La Poste, DHL ou Fedex, être un peu attentiste sur ce sujet n'est pas forcément une mauvaise idée », juge Yann Kretz.

## Le régulateur aux aguets

Quelques nuages noirs planent effectivement au-dessus des deux jeunes géants du e-commerce. Echaudé par les conséquences écologiques de ce système, dans la perspective d'une Union européenne nette zéro carbone, [le régulateur européen commence à se pencher sur leur modèle](#). Temu et Shein ont également été sommés par l'UE de démontrer que leur activité est en adéquation avec la réglementation numérique européenne. L'ultimatum a été fixé au 12 juillet.

Bruxelles envisagerait enfin d'imposer des droits de douane sur les produits bon marché achetés sur les plateformes chinoises. La Commission européenne devrait proposer courant juillet de supprimer le seuil actuel de 150 euros en dessous duquel les articles peuvent être achetés hors taxe. Une faille douanière dans laquelle Shein et Temu se sont engouffrés pour dynamiter les prix.

**Enrique Moreira**