

Quand la mondialisation déraile

La crise Covid aura au moins eu le mérite de mettre en évidence l'équilibre fragile des infrastructures sur lesquelles repose l'économie mondiale. Un géant aux pieds d'argile qui ne supporte pas le moindre caillou dans sa chaussure !

INTERNATIONAL

Les infrastructures mondiales ne sont pas dimensionnées pour absorber des pics d'activité comme ceux auxquels la reprise d'activité après-Covid les soumet depuis un an.

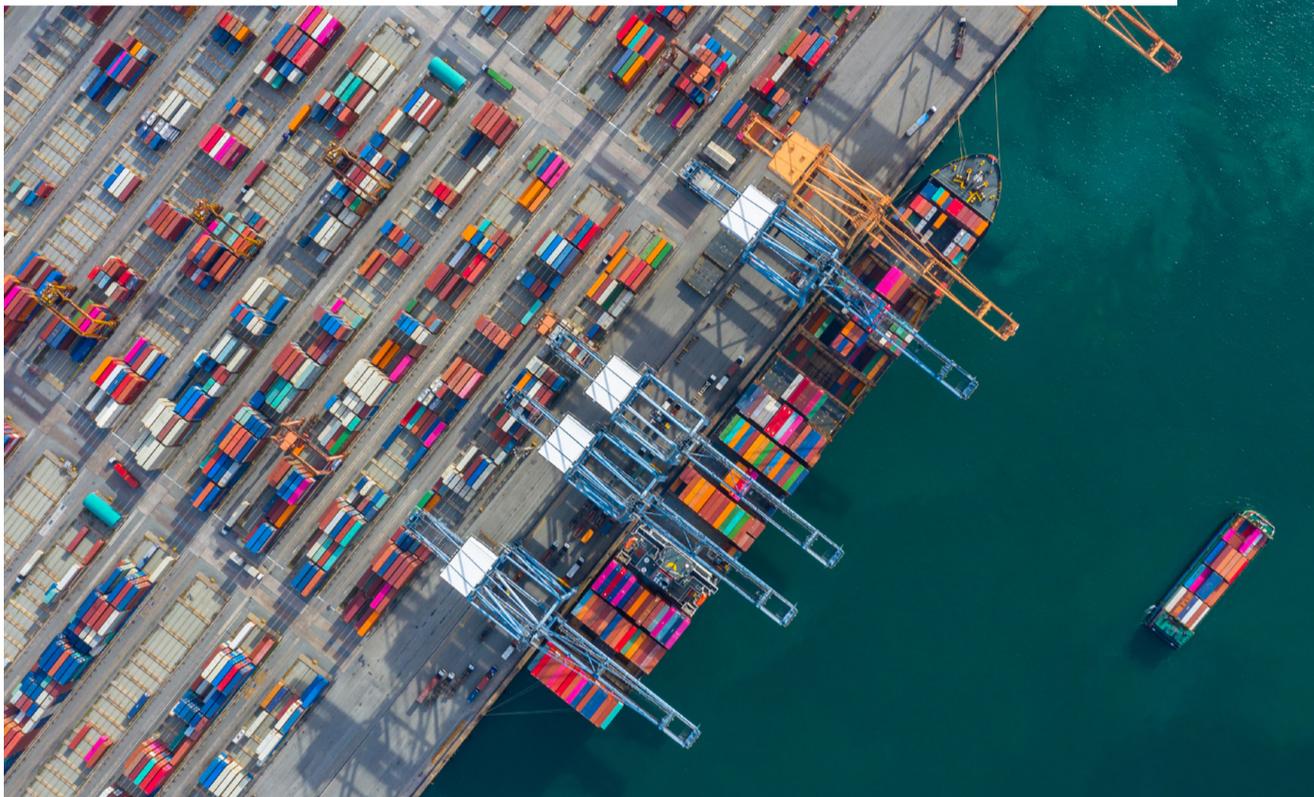
99 % de la flotte mondiale mobilisée

Rappelons que 90 % du transport de marchandise est maritime. Aujourd'hui, 99 % de la flotte mondiale est mobilisée, ce qui signe un plus haut historique. Tous les navires sont exploités, mais ce sont les ports qui posent problème. Le manque de personnel, à la fois sur place mais aussi dans tous les maillons logistiques attenants (route, rail) est le plus gros facteur limitant. Le pic d'activité est d'autant plus difficile à résoudre qu'il aurait fallu, pour y faire face, y recruter davantage. Mais force est de constater que le personnel est moins nombreux qu'avant la crise sanitaire. Les restrictions de circulation des personnes sont toujours d'actualité dans beaucoup de pays où le virus circule encore activement (comme en Chine, en Inde, en Malaisie, en Thaïlande ou au Vietnam par exemple). Elles pénalisent beaucoup les activités portuaires. S'ajoute à cela, un désengagement de beaucoup de chauffeurs routiers (USA, UE, etc.) et autres logisticiens. En France, il en manquerait entre 40 000 et 50 000, en Angleterre 100 000.

Une pénurie de conteneurs « virtuelle »

Nous ne manquons pas de navires, mais de conteneurs

Plus les ports sont gros, plus ils sont congestionnés à l'exemple des ports chinois, américains ou plus près de nous, de Rotterdam.



en activité. Car une grande partie de ces derniers restent en attente dans les ports, où la logistique ne suit pas. La désorganisation des transports routiers entraîne aussi une rotation moins rapide des conteneurs à l'intérieur des pays. La pénurie de carburant pour les camions en Chine (où le rationnement a commencé), menace d'ailleurs de compliquer encore un peu plus le cauchemar de la chaîne d'approvisionnement mondiale. Au final, les bateaux tournent donc moins vite, et le cercle vicieux s'enclenche. Cette pénurie de conteneurs est donc « virtuelle ». Pour autant, les carnets de commandes des constructeurs sont pleins et les délais de livraison s'allongent. Car le secteur est fortement dépen-



LA FRANCE, AVEC DES PORTS DE TAILLE MOYENNE S'EN SORT PLUTÔT BIEN.

dant des industriels chinois : l'empire du Milieu produit plus de 96 % des conteneurs de marchandises sèches du monde, 100 % des conteneurs réfrigérés et plus de 90 % des conteneurs-citernes. Les usines font face à des délais plus longs d'approvisionnement (pénurie d'acier, d'aluminium), à des coupures d'électricité, ainsi qu'à un manque de main-d'œuvre (là aussi) pour répondre à l'explosion de la demande. Là encore, la boucle est bouclée !

Proposer des solutions logistiques nouvelles

Il suffit donc d'un sursystème temporaire pour faire dérailler le train-train de la mondialisation. Plus les ports sont gros, plus ils sont congestionnés à l'exemple

des ports chinois, américains ou plus près de nous, de Rotterdam. La France, avec des ports de taille moyenne s'en sort plutôt bien. Pour les opérateurs maritimes, cette leçon doit être intégrée. Certains considèrent en effet que le « just in time » est terminé, estimant que les crises sont devant nous et non derrière. Il va falloir anticiper les flux et proposer des solutions logistiques nouvelles aux clients, ce qui veut dire plus de coûts dans la chaîne d'approvisionnement...

La pandémie a aussi accéléré le changement des habitudes de consommation des ménages, avec notamment l'explosion du e-commerce. Or beaucoup d'entrepôts n'y sont pas adaptés, ce qui a aussi changé la donne dans la logistique. Cela crée une désorganisation et une refonte nécessaire des chaînes d'approvisionnement.

En attendant, la congestion dans les ports, qui se répercute sur les transports annexes ne semble pas devoir se dégonfler tout de suite. Le déficit d'offre devrait perdurer et un certain nombre de pénuries durer au-delà de 2021.

Patricia Le Cadre / www.cereopa.fr

En bref

LA COMMUNAUTÉ INTERNATIONALE SOUS-ESTIMERAIT SES ÉMISSIONS

Climat La communauté internationale sous-estimerait des émissions de 8,5 à 13,3 milliards de tonnes de CO₂ équivalent sur un total estimé à 44,2 milliards de tonnes, selon une enquête publiée par le Washington Post le 8 novembre. « Au plus bas, cette différence représente l'équivalent des émissions annuelles des États-Unis », précisent les journalistes américains. Près de 59 % du fossé identifié provient selon l'article « de la manière dont les pays évaluent les émissions du secteur des terres », avec un stockage de carbone qui n'atteindrait pas « l'ampleur déclarée par les pays ». Plusieurs pays, dont la Russie ou les pays du Golfe sous-estimeraient par ailleurs les émissions de méthane issues de leurs industries pétrolières et gazières. « Un problème central se trouve dans les lignes directrices des Nations unies, qui n'imposent aucune mesure atmosphérique ou par satellite », observe le Washington Post.

40 %

Selon l'Unifa, « 40 % de la capacité de production d'ammoniac est arrêtée » en Europe, car il revient plus cher de le produire sur place que de l'importer. Pour continuer à produire, les industriels importent donc plus d'ammoniac.

L'INDUSTRIE SE VEUT RASSURANTE SUR LES LIVRAISONS DE NITRATES

Engrais L'Unifa (industries de la fertilisation) se veut rassurante le 3 novembre sur les livraisons d'ammonitrate aux agriculteurs, dans un marché sous tension à cause des prix du gaz. « Il y a une volonté forte de continuer à fournir la ferme France », a déclaré le président Renaud Bernardi. Les industriels visent « au moins les mêmes niveaux de livraison » de nitrates que sur la campagne 2020-2021. Ce type de produit ne représente toutefois qu'une partie (« autour de 60 % ») des engrais azotés consommés en France. Pour le reste, à savoir l'urée et la solution azotée, des « incertitudes » existent en termes de disponibilité. L'acheminement de ces autres produits, largement importés, dépend des « logistiques maritimes, plus longues, plus aléatoires ». Alors que 100 % de la consommation française de nitrates est liée aux usines en Europe, cette proportion est inférieure à 50 % pour l'urée et la solution azotées.

COMMENT EXPLIQUER LA HAUSSE DU PRIX DU FRET SUR LES MATIÈRES PREMIÈRES AGRICOLES ?

Concernant les matières premières agricoles, en grande partie transportées en vrac, la dynamique de hausse du coût du transport semble différente. Les prix du fret ont nettement progressé sur ce segment, mais moins que pour les conteneurs. On assiste même à un retour-

nement de tendance depuis un mois. Le Baltic Dry Index ⁽¹⁾ qui avait atteint un record historique lors de la crise de 2008 (11 400 points), a atteint près de 5 600 points cet automne, mais s'est fortement replié depuis. Il affichait 2 700 points début novembre fin octobre (-51 %). Soit la

congestion des conteneurs, qui concerne plutôt les produits finis, se répercute sur la production (tant que ce qui sort n'est pas évacué, la chaîne est grippée), soit les acheteurs patientent dans l'espoir de faire baisser les prix, soit ce sont les prémices d'un ralentissement de l'éco-

nomie mondiale (stagflation) lié à une trop forte hausse du prix des matières premières. L'avenir nous le dira !

⁽¹⁾ L'indice du fret vrac « Baltic Dry Index » est un composite de trois sous-indices qui mesurent différentes tailles de vraquiers ou de navires marchands : Capesize, Panamax et Supramax.