

code matière :

Session : Juin 2021

Année d'étude : licence 3 Economie-Gestion, parcours Sciences de Gestion

Matière : Logistique

Titulaire du cours : Madame Valérie DARTHOUT

Document(s) autorisé(s) :

- **Aucun document si en présentiel**
- **Sans réserve si à distance**

Partie 1 Cas pratique (12 points) : En vous appuyant sur les textes ci après

CAS : Connecter et sécuriser ses approvisionnements en temps de crise : à la recherche d'un nouveau modèle logistique (et des facteurs clés de succès).

Contexte :

Le canal de Suez relie la mer Méditerranée et la mer Rouge, et sert de raccourci aux navires commerciaux, qui n'ont comme autre alternative que de faire le tour du continent africain, un itinéraire plus long de près de deux semaines.



La pandémie de Covid-19 que nous traversons depuis février 2020 oblige nombre d'industriels et de prestataires logistiques à mettre en place une organisation de crise pour continuer à produire et à livrer. Cela conduit aussi à repenser l'organisation de certaines chaînes d'approvisionnement dont l'intensification du fret maritime. MAIS ... cette option n'est pas sans dangers. En témoigne le récent accident (23 mars 2021) lourd de conséquences et conduisant à réfléchir sur de nouveaux modèles d'optimisation logistique.



La sécurité d'approvisionnement en produits alimentaires et de première nécessité reste-t-elle garantie dans les jours et les semaines à venir ?/ Telle fut la question que se pose le monde entier dès les premières heures de l'accident.

Aussi, certains spécialistes et acteurs du monde économique devant l'ampleur de cet accident s'interrogent sur la sécurité des approvisionnements, les modèles logistiques et sur les conditions de fluidité du trafic. Alors qu'en est-il vraiment ? En tant que spécialiste de la logistique, vous êtes consulté(e) pour nous approfondir le sujet et proposer des solutions pour améliorer les modèles et l'optimisation des chaînes logistiques.

En vous appuyant sur les documents en annexe, les cours, l'actualité et vos lectures, vous répondrez avec précision et concision aux questions suivantes.

	barème	questions
Q1	4 points	Après avoir défini de manière concise (et illustrer au moyen d'un schéma créatif) les notions et enjeux de logistique et SCM ¹ , à l'aide des documents ci-dessous vous identifierez les acteurs, les opérations, les flux d'approvisionnement qui transitent par le Canal de Suez (réponse courte et concise, dans un tableau et/ou schéma)
Q2	4	Identifier, qualifier et expliciter, 4 à 5 problématiques logistiques qui se sont posées et se

¹ au regard des cours et TD, de l'actualité et de vos diverses lectures

	points	posent encore aujourd'hui suite au blocage de l'Ever Given dans le canal de Suez. A chacune des problématiques identifiées proposez des recommandations concrètes (avec conditions de réussite) pour optimiser certaines chaînes d'approvisionnement internationales. (réponse courte et concise, dans un tableau)
Q3	4 points	En quoi ce cas permet-il d'identifier l'émergence d'un nouveau modèle logistique <i>et de nouvelles réflexions stratégiques et logistiques</i> ? Quels sont alors ses atouts, ses fragilités et ses conditions de déploiement ? (N'hésitez pas à être créatif sur le fond et sur la forme dans vos propositions)
Q4	Bonus 1 point	Proposez cinq adjectifs et un nom pour qualifier concrètement ce nouveau modèle d'approvisionnement en devenir (N'hésitez pas à être créatif dans vos propositions)

Partie 2 : Questions à réponses courtes (8 points)

Deux questions à traiter sur les 3 proposées : (réponse en maximum en 30 lignes)

Q1	4 points	Définissez les 3 concepts suivants et illustrez votre propos d'exemples des solutions de livraisons hors domicile <ul style="list-style-type: none"> • Crowd logistics (1 point) • Économie collaborative (1 point) • Crowd delivery (1 point) Explicitez les spécificités de la crowd logistique (1 point)
Q2	4 points	Définir précisément la notion de reverse logistique et les acteurs qui la structurent. Quelles sont ses particularités par rapport à la chaîne logistique traditionnelle.
Q3	4 points	1- Expliquez les différentes étapes par lesquelles passe la marchandise de sa réception dans un entrepôt jusqu'à son expédition vers le client final ; 2- Proposez 3 actions percutantes pour assurer la performance de ces étapes.

ANNEXES POUR LE CAS

Annexe 1 : Canal de Suez bloqué : quelles conséquences pour le commerce mondial ?

France 24 - Publié le : 25/03/2021 - [Pauline ROUQUETTE](#)

Le porte-conteneurs géant "Ever Given" s'est échoué dans le canal de Suez après qu'une rafale de vent l'a fait dévier de sa trajectoire, le 24 mars 2021, interrompant le trafic maritime sur l'une des routes commerciales les plus fréquentées du monde.

Alors qu'un porte-conteneurs géant était encore bloqué, jeudi, en travers du canal de Suez, les conséquences économiques d'un tel incident pourraient être considérables si la situation venait à durer. Des conséquences pour les pays importateurs, exportateurs, mais aussi pour l'Égypte qui tire des revenus colossaux de l'exploitation de cette route commerciale.

Un cargo s'échoue et c'est tout le commerce maritime international qui prend du plomb dans l'aile. Au lendemain de l'échouement de l'"Ever Given", l'Égypte tentait encore, jeudi 25 mars, de dégager le porte-conteneurs, long de 400 mètres et lourd de 220 000 tonnes, qui bloque le passage de tant d'autres navires par le canal de Suez, l'une des voies navigables les plus fréquentées du monde.

Jeudi, l'Autorité égyptienne du canal de Suez (SCA) a annoncé que le trafic maritime était "temporairement suspendu" jusqu'à la remise à flot du cargo. Selon une carte évolutive des dizaines de navires attendent aux deux extrémités du canal et dans la zone d'attente située au milieu.

Cette voie maritime longue de 193 kilomètres voit passer 1,1 milliard de tonnes de marchandises par an, soit 10 % du commerce maritime mondial. Route commerciale clé entre l'Europe et l'Asie, son blocage pourrait porter un coup considérable aux approvisionnements dans les jours, voire dans les semaines à venir.

"L'épicerie portuaire par excellence"

L'incident, survenu dans la nuit de mardi à mercredi, entraîne d'importants retards de livraison de pétrole et autres produits commerciaux. La nouvelle a même fait bondir, mercredi, les cours du pétrole de 5%.

Si l'Europe représente l'essentiel de l'économie du canal de Suez, le Vieux Continent étant lié à l'Asie par ce passage maritime, il ne subit pas vraiment l'impact du blocage du canal sur les volumes de pétrole. "La voie stratégique énergétique n'est pas, en volume, importante pour l'Europe, car le pétrole du golfe part à 80 % vers l'Extrême-Orient et l'Inde", explique Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar), contacté par France 24. "Suez n'est plus aussi important pour le pétrole qu'il l'était il y a trente ans, à l'époque de la très forte dépendance de l'Europe au pétrole saoudien." Aujourd'hui, en effet, les pays européens s'approvisionnent davantage en pétrole d'origines algérienne, norvégienne ou russe.

En revanche, ils pourraient davantage être touchés par des retards d'approvisionnement pour d'autres types de marchandises, notamment les produits manufacturés "Made in China". Biens d'équipement, biens industriels, biens de consommation, biens alimentaires... Chaque année, "on doit tourner autour de 14 à 15 millions de conteneurs pleins dont 75 % viennent de Chine", poursuit le directeur de l'Isemar. "On est dépendants des produits manufacturés chinois. Or, dans les conteneurs, il y a à la fois votre téléphone, des éléments de construction d'une voiture ou des pièces réservées à la construction d'éoliennes."

Les flux de voitures y sont aussi importants, qu'il s'agisse des voitures allemandes sur les marchés du Golfe, ou les voitures japonaises et coréennes qui transitent vers l'ouest. "Il peut aussi y avoir des bateaux de grains russes pour l'Arabie saoudite, et des produits chimiques d'Arabie saoudite destinés à l'Europe de l'Ouest...", énumère Paul Tourret. Le canal de Suez, explique-t-il, "c'est l'épicerie portuaire par excellence. C'est toute la variété qu'on trouve sur le transport maritime."

Quelles alternatives au canal de Suez ?

Les conséquences économiques découlant du blocage du canal de Suez rappellent l'importance stratégique d'un tel passage. Si l'on ne peut le traverser, quelle alternative s'offre au commerce international ? Le cap de Bonne-Espérance, à la pointe sud du continent africain, semble le plus évident. "Vous vous épargnez les frais de passage du canal, qui sont de 500 000 dollars par passage, mais vous mettez une semaine supplémentaire et consommez une semaine de pétrole en plus", explique Paul Tourret.

Dans tous les cas, précise-t-il, cela dépend de la rapidité avec laquelle l'"Ever Given" sera dégagé. "Si le bateau est là pour trois semaines parce qu'il faut faire venir des moyens maritimes lourds, cela vaut peut-être le coup de faire le tour de l'Afrique pour ne pas perdre de temps sur les liaisons est-ouest."

Autres options : l'avion, ou le ferroviaire par la Russie. "On l'a vu pendant Fukushima alors que le nord du Japon produisait les pompes des moteurs des voitures en Europe", détaille le directeur de

l'Isemar, évoquant la possibilité de remplir des trains qui, en onze jours, pourraient acheminer les marchandises en Europe depuis la Chine, via la Russie.

La solution pourrait être aussi de passer par le canal de Panama. "La terre a l'avantage d'être ronde, donc on peut aussi tourner dans l'autre sens", ajoute Paul Turret. "On prend un 10 000 tonnes, il part de Shanghai, en treize jours il est à Panama et dix jours plus tard, il est à Rotterdam."

Deuxième revenu de l'Égypte après le tourisme

Les voies maritimes ne manquent pas et des alternatives peuvent être trouvées, mais au prix, dans tous les cas, de plusieurs jours de retard dans les approvisionnements. Quoi qu'il en soit, Paul Turret le rappelle : tout cela sera apprécié en fonction de l'évolution de la situation dans le canal de Suez. "Pour l'instant, on est sur du retard. Si ça prend encore trois ou quatre jours, ça va commencer à perturber les approvisionnements, mais pour l'instant, tous les bateaux peuvent ralentir", explique-t-il. "Si, dimanche, ce n'est pas solutionné, on va commencer à passer à une semaine et ça veut dire que des bateaux nouveaux sont partis d'Extrême-Orient", poursuit-il, précisant qu'un bateau de la même ligne quitte son port chaque semaine en direction du canal. "Au-delà d'une semaine, on va commencer à être dans des embêtements logistiques, et au bout de deux ou trois semaines, on sera vraiment dans une grande perturbation."

Les conséquences de cette perturbation pourraient également être considérables pour l'Égypte, les recettes engrangées par le canal de Suez représentant la deuxième source de richesse du pays avec 5,5 milliards de dollars par an. "C'est la deuxième recette derrière le tourisme, et comme le tourisme est mal en point, c'est forcément très important aujourd'hui pour l'Égypte, d'où la nécessité d'accélérer le doublement de la voie sud", détaille Paul Turret.

Annexe N°2 : Le blocage du canal de Suez, nouvel argument pour numériser sa chaîne d'approvisionnement

L'USINE NOUVELLE 29 Mars 2021 \Gautier Virol

Depuis le 23 mars, le navire Ever Given bloque le canal de Suez, où passe 12 % du transit mondial. L'impact de cet événement sur les chaînes d'approvisionnement industrielles devrait durer plusieurs mois. Le suivi en temps réel des flux logistiques apparaît une nouvelle fois comme la clé de la résilience.

Le Covid-19 a entraîné une chute du fret aérien. L'Ever Given, lui, bloque le transit maritime. Deux arguments de poids pour renforcer la surveillance des chaînes d'approvisionnement de l'industrie.



Il bouge ! Lundi 29 mars, le navire Ever Given, échoué depuis une semaine en travers du canal de Suez, laisse entrevoir la possibilité d'un renflouage.

Mais le mal est fait. Rupture de chaîne d'approvisionnement, hausse des prix, reroutages... Les conséquences de l'incident sur les supply chain industrielles s'ajoutent aux perturbations liées à la crise sanitaire et devraient durer encore plusieurs semaines après la réouverture du canal, où transite 12 % du commerce mondial.

"Ces sept à dix jours de retard vont avoir des répercussions pendant deux à trois mois, anticipe Sophie Pajanacci, directrice commerciale de la branche française de Kuehne+Nagel, spécialiste mondial de la logistique. La situation déjà tendue sur les conteneurs va s'aggraver et le risque de congestion des ports se fait sentir." Un constat qui en appelle un autre : la hausse des prix du transport maritime.

Besoin de visibilité

Dans cette situation, un suivi fin des approvisionnements permet un arbitrage précis, selon la criticité des pièces bloquées à l'entrée du canal. *"Nous sommes en mesure de dire quelles marchandises sont sur quel bateau et quel sera l'impact de l'événement sur leur date de livraison, en temps réel, présente-t-elle. Si une cargaison est urgente, il est possible de mettre en place une voie alternative, un dépannage aérien ou combiné maritime et aérien."*

Avec une difficulté supplémentaire, due... au Covid-19. *"Au vu de la situation, le report du fret maritime sur l'aérien est très difficile, observe-t-elle. Car il se fait en majorité sur les vols passagers", eux-mêmes fortement réduits. Un argument supplémentaire pour la mise en place d'outils numériques dans la logistique maritime, un secteur sur lequel "les compagnies n'ont pas beaucoup investi", estime S-Pajanacci. "Le fait d'avoir de la visibilité permet des décisions plus rapides et d'avoir les premières places au moment de la reprise du trafic", argue-t-elle.*

Plus d'un an après le début de la pandémie, cet accident met *"un grain de sable supplémentaire"* dans les rouages des approvisionnements industriels, estime la responsable, qui constatait déjà *"un allongement du temps de mise à disposition des marchandises ces derniers mois"*, notamment dans les secteurs comme l'automobile et les hautes technologies, touchées entre autres par la pénurie de puces. Face à une situation imprévisible à l'impact global, les industriels voient une nouvelle fois la gestion de leur chaîne d'approvisionnement revenir au premier plan. Les impératifs d'agilité et de résilience, apparus au début de la crise, se font pressants. *"Cela met en lumière les besoins de visibilité et de maîtrise de la chaîne, avance S-Pajanacci. La supply chain, qui n'était pas un sujet majeur pour certaines entreprises, est devenue primordiale."*

Annexe N°3 : L'Ever Given a bougé, après une semaine de blocage du canal de Suez qui a perturbé le trafic maritime

L'USINE NOUVELLE : 29 Mars 2021 \Olivier Cognasse

Le porte-conteneurs Ever Given, qui bloque le canal de Suez depuis une semaine, s'est légèrement déplacé au matin du 29 mars, après plusieurs échecs de renflouage. Cette semaine d'obstruction du canal égyptien a ajouté aux difficultés qui touchent le transport maritime depuis plusieurs mois. Certaines escales dans des ports français risquent d'être supprimées.



Le blocage de l'Ever Given dans le canal de Suez risque d'aggraver la situation du transport maritime de conteneurs. Lundi 29 mars, l'Ever Given a commencé à bouger, après deux échecs de renflouage durant le week-end. Le porte-conteneur de l'armateur japonais Shoei Kisen, affrété par le taïwanais Evergreen.

Le succès s'est confirmé Le 29 mars, le navire de 400 mètres de long a échappé au transbordement de ses 20 000 conteneurs. Ensuite, il faudra plusieurs jours pour faire passer environ 400 navires en attente des deux côtés du canal de Suez.

Annexe N°4 : L'Ever Given : après le sinistre, le temps des effets s'ouvre

SITE web : PORTS ET CORRIDORS / 6 avril 2021 Hervé Deiss

Après la réussite des opérations de sauvetage, le temps d'analyser les conséquences de ce sinistre est arrivé.

Le 23 mars, l'Ever Given s'est mis en travers du canal empêchant toute navigation que ce soit en **southbound** et northbound. Il a fallu l'intervention des remorqueurs de Smit Salvage pour retirer le navire de sa position. Le 31 mars, le navire a été libéré. À compter de ce jour, la navigation a pu reprendre dans le canal de Suez.

Éviter le sur-accident

Le sinistre de l'Ever Given aurait pu être beaucoup plus grave. Les navires qui empruntent la voie maritime naviguent en convoi. Or, quand l'Ever Given s'est mis en travers du canal, tous les **navires** du convoi ont réussi, tant bien que mal, à éviter le sur-accident qui aurait pu être plus catastrophique, nous a confié un expert.

En attente d'inspection

Ces éléments établis, l'enquête est actuellement en cours. Le navire a pu être sorti de sa mauvaise passe. Il est aujourd'hui en stationnement dans le lac Amers du canal de Suez. Il va subir une série d'inspections pour vérifier de sa **navigabilité**, indique le gestionnaire du navire.

Avarie commune

Le 2 avril, l'armement a décidé de placer l'Ever Given en **avarie commune**. Une décision lourde de conséquence pour tous les chargeurs qui ont un conteneur à bord. Le principe de solidarité pourrait durer un certain temps. Le navire, d'une capacité de 20 000 EVP, est chargé avec environ 17 000 boîtes. Le dispatcheur d'avarie commune va devoir répertorier le propriétaire de chaque conteneur et vérifier leur assurance. « De l'eau va couler dans le **canal de Suez** avant que les chargeurs de l'Ever Given récupèrent leurs marchandises », indique Jérôme de Ricqlès, expert transport maritime chez Upply.

Effets sur le commerce international

Cet évènement a aussi montré la fragilité du commerce international. En grippant les rouages de la **chaîne logistique maritime**, tous les acteurs regardent avec attention les conséquences que ce sinistre va avoir sur le long terme. Les ports européens et asiatiques s'attendent à voir déferler de nombreux navires simultanément pour décharger les marchandises.

« L'engorgement portuaire va être compliqué, analyse Jérôme de Ricqlès. Pendant les 15 jours à venir, les navires vont décharger et il faudra encore deux semaines avant de résorber les effets de cette crise. »

Plusieurs jours à résorber l'afflux

Pour **MSC**, « le traitement de cet arriéré est un processus complexe qui prendra plusieurs jours, toutefois, les convois ont commencé à se diriger vers leur destination. » Et l'armement prévient. « L'incident devrait entraîner une restriction de la capacité, ajoutant une pression continue sur les réseaux maritimes et portuaires au cours du deuxième trimestre de cette année. » L'impact de ce blocage a entraîné l'arrêt de 36 navires, sur lesquels MSC dispose de conteneurs, bloqués dans le canal en direction du nord et du sud.

MSC a dérouteré des navires

Au siège de MSC, à Genève, la direction annonce avoir dérouteré 15 navires par le cap de Bonne Espérance. Quatre autres navires, d'abord dérouteré par le **cap de Bonne Espérance** sont revenus sur leur route initiale par le canal de Suez. Enfin, trois navires reliant l'Inde et la Méditerranée ont mis un terme à leur liaison avant d'entrer dans le canal.

Remettre en place les services

Mærsk Line a annoncé le 2 avril avoir vu la plupart de ses navires bloqués pouvoir franchir le canal de Suez. L'armement danois annonce que la queue devant le canal de Suez n'est plus que de 227 navires, à date. « Nous travaillons pour éviter la congestion portuaire, indique une note de service de **Mærsk**. Nous devons nous attacher à remettre en place les services alors que nous avons eu jusqu'à 50 navires de bloquer par cet incident. »

Revenir à d'autres fondamentaux

Cette idée de revoir l'ensemble de la chaîne logistique est revenue sur le devant de la scène. Si aujourd'hui la priorité est de pouvoir assurer la continuité des opérations, sur le plus long terme se dessine une volonté de revenir à d'autres fondamentaux. « Les **armateurs** constatent que la

demande est présente. Les programmes massifs de commandes de conteneurs passées cet hiver sortent enfin des chaînes et arrivent sur le marché. Le temps de revoir l'ensemble des horaires des lignes maritimes est peut-être arrivé », suggère Jérôme de Ricqlès.

En finir avec les annulations d'escale

L'expert de Upply observe que les armements opérant sur les lignes Europe-Asie ont vu les taux de fret remonter ces derniers mois. Pour les armements, le temps de mettre un terme aux annulations d'escale et autres ralentissements des navires doivent être envisagés. « Cette crise a montré que le transport maritime reste une aventure avec ses aléas. Sans être un retour en arrière, nous devrions assister dans les prochains mois à une nouvelle tendance avec la relocalisation des stocks au plus près des consommateurs.

Du Just in time au Just in case

Comme l'a souligné Søren Skou, le président de Mærsk, dans les colonnes du Financial Times, « nous allons passer d'une logistique du just-in-time à une logistique du just-in-case ». Chargeurs, armateurs et commissionnaires vont avoir une gestion de leur chaîne logistique dans un esprit de bon père de famille. Pour arriver à leurs fins, il sera nécessaire que les services transport des chargeurs se décident à mettre les mains dans les systèmes informatiques pour modifier les données de base ».

ETF rappelle les conditions de travail dans le remorquage

Si armements et opérateurs tirent des leçons de cette crise, ETF (European Transport Federation, regroupant les syndicats du transport au niveau européen) alerte les gouvernements et les opérateurs sur les conditions de travail dans les sociétés de remorquage. « Dans la course à la réduction des coûts, les **sociétés de remorquage** ont dû faire face à la pression qu'elles subissent. Avec des contrats en baisse, ils doivent faire pareil avec moins de salariés. Toute l'industrie du remorquage souffre de conditions de travail difficiles », indique un texte du syndicat.

Dans son texte, le syndicat rappelle le professionnalisme dont ont fait preuve les personnels de Smit Salvage pour libérer le navire. « Sans le professionnalisme des personnels à bord des remorqueurs, les choses auraient pu devenir dramatique. Nous alertons tous les acteurs de la **logistique maritime** et les gouvernements sur la trajectoire incertaine que prend l'industrie du remorquage et du sauvetage. »

Annexe N°5 : Après l'Ever Given : les implications du blocage du canal de Suez pour le commerce mondial

31 mars 2021 / Auteur **Michael Bell**²

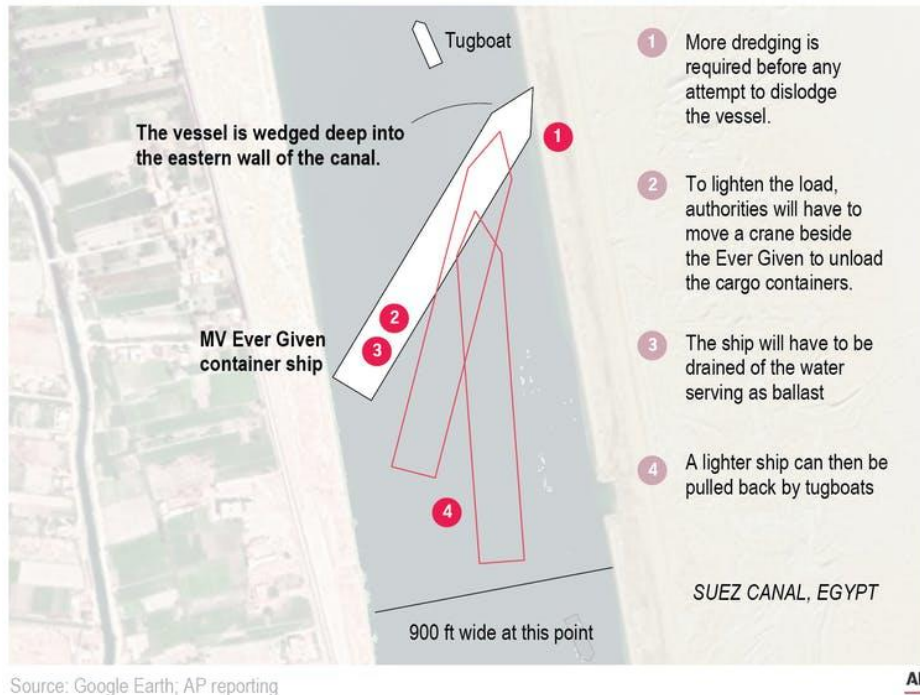
Aux premières heures du 23 mars, le porte-conteneurs Ever Given a été détourné de sa route par des vents violents alors qu'il traversait le canal de Suez. Avec ses 400 mètres de long, l'Ever Given est plus long que le canal n'est large, et le navire s'est retrouvé coincé entre les deux rives, bloquant complètement le trafic.

Des dragueurs, des excavateurs et des remorqueurs ont travaillé frénétiquement pour libérer le navire, qui a fini par être remis à flot le 29 mars. Environ 10 % du commerce maritime mondial passe par le canal, qui permet aux navires de raccourcir de plusieurs milliers de kilomètres le trajet entre l'Europe ou la côte est américaine d'une part et l'Asie d'autre part, ce qui représente un gain de près d'une semaine du temps de trajet.

² (Professor of Ports and Maritime Logistics, University of Sydney)

Authorities attempt to lighten wedged container ship

The Ever Given's massive weight, some 220,000 tons, is making it very difficult to dislodge and float. Instead, the team says it may have to lighten the ship and then try to nudge the ship using tugboats.



En temps normal, environ 50 navires passent chaque jour par le canal, répartis à parts presque égales entre les vraquiers, les porte-conteneurs (comme l'Ever Given) et les pétroliers. Durant le blocage, certaines compagnies maritimes ont envisagé de détourner leurs navires vers l'Afrique plutôt que d'attendre que le canal soit dégagé.

Cet événement, qui est venu s'ajouter à la pandémie de Covid-19, a mis en évidence la fragilité des chaînes d'approvisionnement internationales et est susceptible d'accélérer les changements déjà en cours dans l'économie mondiale.

Une bonne nouvelle pour les pétroliers

Le blocage a eu un effet notable sur l'acheminement de pétrole.

Environ 600 000 barils de pétrole brut sont expédiés du Moyen-Orient vers l'Europe et les États-Unis via le canal de Suez chaque jour, tandis qu'environ 850 000 barils par jour sont expédiés du bassin atlantique vers l'Asie, également via le canal de Suez. Si l'oléoduc SUMED, qui est parallèle au canal de Suez, a permis à une partie du brut de continuer à circuler entre la Méditerranée et la mer Rouge, cet épisode est de nature à inciter certains raffineurs européens et nord-américains à remplacer le pétrole du Moyen-Orient par du pétrole provenant d'autres sources, depuis lesquelles l'acheminement ne passe généralement pas par le canal. De même, les raffineurs asiatiques seront tentés de remplacer le pétrole brut de la mer du Nord.



L'Ever Given a complètement bloqué le canal de Suez. Cnes2021/Distribution Airbus DS

Le transport de pétrole brut autour du cap de Bonne-Espérance, qui allonge de sept à dix jours le temps de transport du Moyen-Orient vers l'Europe et l'Amérique du Nord, suscite un intérêt croissant – ce qui accroît la demande de très gros cargos pétroliers.

Si le réacheminement du pétrole brut ne devrait guère avoir d'effet sur les prix du pétrole en général, les niveaux de stocks étant actuellement élevés, ce blocage arrive à point nommé pour les propriétaires de pétroliers, car les taux d'affrètement de ces navires sont au plus bas en raison de la dépression de la demande mondiale de pétrole et des séquelles des pandémies. Les propriétaires de pétroliers transportant du pétrole raffiné ou du GNL peuvent s'attendre à une augmentation similaire de la demande de leurs navires et donc des taux d'affrètement.

Un rappel de la fragilité de la chaîne d'approvisionnement

Pour les produits de base tels que le pétrole, le gaz naturel liquéfié, le charbon et le minerai de fer, il existe une demande mondiale et une offre mondiale qui doivent s'équilibrer. Toutefois, une source peut souvent être remplacée par une autre. Cela signifie que le blocage du canal de Suez aura une incidence sur le prix au comptant des produits de base au niveau local et sur les taux d'affrètement des navires qui les transportent, mais le commerce se poursuivra.

Il en va différemment pour les produits transportés par des porte-conteneurs tels que l'Ever Given. Ces produits ont tendance à être très différenciés et plus difficiles à remplacer. Le blocage du canal de Suez provoquera sans aucun doute des pénuries de produits spécifiques dans le monde entier, soit parce qu'ils n'arriveront pas à destination à temps, soit parce que les fabricants manqueront d'intrants ou de composants clés.

Les pénuries rappelleront aux fabricants la fragilité des chaînes d'approvisionnement mondiales ; ils pourraient, dès lors, chercher à réduire leur dépendance à l'égard de certaines sources, en particulier celles qui sont éloignées et dépendent du transport par conteneurs.

Les chaînes d'approvisionnement mondiales se réduisent déjà

Les progrès technologiques associés à la numérisation et à l'automatisation rendent les fabricants moins dépendants d'une importante main-d'œuvre qualifiée que l'on ne trouve que dans certaines parties du monde. La production devient plus mobile et peut donc se rapprocher des marchés desservis.

Cette production plus mobile, ainsi que la miniaturisation continue de certains produits (par exemple, les téléviseurs à écran plat qui deviennent de plus en plus plats) et la numérisation progressive d'objets tels que les livres et les manuels, rétrécissent progressivement les chaînes d'approvisionnement mondiales et réduisent les kilomètres de fret, mesurés en termes de valeur ou de volume. Des perturbations majeures telles que la pandémie de Covid-19 et le blocage du canal de Suez ne peuvent qu'accélérer cette évolution.

À long terme, cependant, le blocage peut être une bonne chose. S'il offre un nouveau coup de pouce pour raccourcir les chaînes d'approvisionnement, les avantages pour l'économie mondiale et l'environnement seront certainement plus importants que le coût pour les assureurs.

Fin

Annexe vidéo pour aller plus loin après l'examen ...

https://www.xerficanal.com/fog/emission/Olivier-Lavastre-Les-impacts-de-la-crise-du-COVID-19-pour-la-logistique-et-le-Supply-Chain-Management_3748538.html

https://market-insights.upply.com/fr/ever-given-des-enseignements-a-tirer-pour-lavenir

https://www.usinenouvelle.com/article/le-blocage-du-canal-de-suez-nouvel-argument-pour-numeriser-sa-chaine-d-approvisionnement.N1076834
