

Il ne faudrait pas que le blocage des ports dure...

Mercredi 8 Janvier 2020



En ce moment, l'approvisionnement par voie maritime est très aléatoire. (Photo : Dominique Chomereau-Lamotte) - Marc Armor

La grève dans l'Hexagone commence à avoir de sérieux effets sur notre approvisionnement. Entre pénurie ou augmentation des prix, c'est le consommateur qui trinque.

En termes de pénurie, on a connu pire. Mais les effets de la grève contre la réforme des retraites, qui s'est étendue aux principaux ports de l'Hexagone, se font désormais sérieusement sentir dans l'archipel, notamment sur l'alimentation. Mais pas que.

La situation varie selon les grandes surfaces, leur fréquentation et leur capacité de stockage. Mais sur les produits frais — fromages, yaourts, charcuterie, produits de la mer... — chacun est logé à la même enseigne : l'approvisionnement se fait, en règle générale, une fois par semaine, et si le port est bloqué le jour où le conteneur doit partir, c'est la rupture assurée. Sur d'autres produits importés, la fréquence est moins serrée. Néanmoins, on commence à voir aussi, par endroits, bien des rayons vides, par exemple, sur l'eau minérale, sur les pâtes alimentaires, sur le lait stérilisé, sur les pâtes à tarte...

Des stocks, mais aussi des ruptures

Les entreprises font face du mieux qu'elles peuvent, mais il n'y a pas 36 solutions : l'une consiste à augmenter la part de la production locale dans les rayons, l'autre à recourir au fret par avion. Néanmoins, les capacités de nos producteurs locaux, dont l'outil est en général dimensionné pour leurs parts de marché, ne sont pas extensibles à l'infini. Quant au fret aérien, il est beaucoup plus cher que le fret maritime, et réservé habituellement à l'ultra-frais. Certaines entreprises y ont cependant eu recours : le consommateur s'en est rendu compte à la facture... On saura d'ici quelques jours si ce recours au fret aérien a été le fait de quelques-uns, ou généralisé. L'aéroport n'a pas encore totalement compilé les données à ce sujet.

Il ne faudrait donc pas que ça dure. Pas simplement pour le consommateur, mais aussi pour nos entreprises locales, qui sont, dans leur grande majorité, tributaires de l'approvisionnement hexagonal pour leurs matières premières. Certes, ainsi que le précise un entrepreneur de la place, « de façon générale, sauf pour les produits frais et les biens d'équipement, les importateurs maintiennent deux mois de stock. » Mais il n'empêche que certains font déjà état de ruptures.

Il ne faudrait pas que le blocage des ports dure...

SON AVIS

Yannick Lampe, gérant du restaurant Enokoé à Jarry/Baie-Mahault

« L'impact est réel. Nous avons dû changer nos suggestions du jour tout juste lancées. Nous subissons d'ailleurs une double peine : les grèves en métropole, mais aussi les grossistes locaux en plein inventaire. Nous n'avons plus de produits type champignons, tomates cerises, salade importée etc. C'est compliqué. Nous sommes obligés de revisiter nos plats faute de certains produits et de mettre en place des nouveautés sur le pouce. Monter un carte avec des produits frais (légumes, charcuterie, fromages etc) c'est déjà compliqué quand on est insulaire... Mais en ce moment c'est un vrai challenge ! Je ne communique d'ailleurs plus sur mes menus sur les réseaux sociaux. On est obligé de s'adapter en temps réel ».

Il faudra décongestionner les ports

L'association des moyennes et petites industries (MPI) a fait le tour de ses adhérents pour savoir à quels problèmes ils étaient confrontés. Rien de majeur actuellement, mais des difficultés ponctuelles, avec des effets sur l'activité.

Ainsi, plusieurs entrepreneurs ont été confrontés à des retards d'approvisionnement en bouteilles et cartons d'emballage. Rien de prioritaire ? Si. « Ça complique notre fabrication, ce qui fait que nous prenons du retard dans nos livraisons. Nos clients n'apprécient pas et font parfois appel à la concurrence. Nous avons également eu des ruptures sur certains produits, d'où une baisse de chiffre d'affaires ».

Le problème, c'est que même si la grève se termine — mais une journée d'action est d'ores et déjà prévue le 9 janvier — la situation sur les ports mettra un bon moment à se clarifier. « La grève est très suivie par les dockers et le personnel de manutention, explique un transitaire. Beaucoup de navires se sont détournés vers d'autres ports. Les terminaux sont donc congestionnés, il n'y a plus de place sur les quais et les marchandises ne sont pas toutes chargées. Les bateaux qui ne se détournent pas hésitent à stationner trop longtemps et ne chargent que les produits de première nécessité. Il faudra attendre le décongestionnement des terminaux pour que les ports retrouvent leur efficacité ».

La dernière inconnue, enfin, est d'ordre fiscal. « Il pourrait y avoir des problèmes sur les biens d'équipement défiscalisables qui n'ont pas pu être dédouanés, voire embarqués, avant le 31 décembre. Leur défiscalisation pourrait être remise en question, ou prorogée à 2020 ».

Rayons remplumés à Carrefour Baie-Mahault

Le bateau tant attendu est enfin arrivé ! Depuis lundi, la direction du supermarché Carrefour à Baie-Mahault peut enfin souffler. Les rayons frais du magasin vont pouvoir retrouver des couleurs. Démarrer hier, le réapprovisionnement devrait se poursuivre aujourd'hui. Depuis plusieurs semaines, le supermarché, comme de nombreuses autres enseignes, subi les conséquences du mouvement de grève contre la réforme des retraites lancé le 5 décembre dans l'Hexagone et dans une moindre mesure en Guadeloupe.

En l'occurrence, la mobilisation des dockers et des remorqueurs sur le port du Havre. Résultat : malgré des conteneurs chargés, les bateaux ne peuvent pas accoster. « Nous sommes restés deux semaines sans approvisionnement de produits frais, au lieu d'un bateau par semaine, explique le directeur Fabrice de Reynal. Beaucoup de denrées ont donc rapidement disparu des étals : fromage, charcuterie, pâtes à tarte, yaourts, traiteurs, produits de la mer etc. Nous n'avons pas rencontré de ruptures avec les produits ultra frais comme les huitres, le poisson et les coquillages vivants qui voyagent uniquement par avion. Nous avons également eu la chance d'être livrés correctement en fruits et légumes contrairement à beaucoup d'autres enseignes ».

Hier à midi, les rayons vides faisaient peine à voir faisant presque penser aux heures sombres du mouvement social de 2009. En guise d'explication, plusieurs affiches évoquant la grève sur le port du

Il ne faudrait pas que le blocage des ports dure...

Havre. « C'est toujours difficile de subir ce genre d'aléas qui pénalisent fatalement le service rendu au client, poursuit le directeur. Les gens se plaignent c'est certain. Mais à ce jour, nous pouvons dire que les stocks sont suffisants pour les deux semaines à venir ». Le problème, c'est que la grève n'est pas terminée et qu'il est difficile, à l'heure actuelle de faire des pronostics. « Dans ce genre de conflit, tout se gère un peu au jour le jour, il n'y a pas de plannings. On verra comme les choses évoluent ».



Depuis plusieurs jours, les rayons des produits frais du supermarché Carrefour à Baie-Mahault font grise mine. La situation devrait s'améliorer aujourd'hui. (Photo : Roberto Birhus) - Roberto Birhus

Les grèves en Métropole vident les rayons de produits frais en Martinique

06/01/2020 à 14h40



Les répercussions du blocage des ports en France se font sentir dans les rayons des grandes surfaces à la Martinique. - Gabriel Bouys-AFP

L'approvisionnement en produits frais (desserts lactés, beurre, jambon) des magasins en Martinique est affecté par le mouvement de grève contre la réforme des retraites dans les ports français.

"Essayez de mettre la main sur du jambon, fromage râpée... Ce sera beaucoup plus difficile et avec nettement moins de choix qu'à l'accoutumée" constatait à l'orée du week-end dernier l'édition Martinique du journal local *France Antilles*. "La faute à la grève contre la réforme des retraites dans l'Hexagone. Les effets du mouvement commencent à se faire sentir, le blocage des ports pénalisant notre approvisionnement", ajoutait le média.

À la place des yaourts, desserts, jambons, beurres ou fromages, on trouve dans quasiment toutes les enseignes de l'île le même type d'affichette: "Chers clients, en raison de mouvements sociaux dans les ports hexagonaux, nous ne sommes pas en mesure de vous proposer l'ensemble de vos produits habituels. Veuillez nous excuser pour la gêne occasionnée".

Appel à une opération "ports morts" le 9 janvier

Cette raréfaction des produits frais dans les rayons des commerces martiniquais survient alors que la Fédération nationale des ports et docks CGT a appelé, jeudi 2 janvier, à une opération "ports morts" le 9 janvier pour protester contre le projet de réforme des retraites voulu par le gouvernement. Les ouvriers dockers ont déjà arrêté le travail les 5, 10, 12 et 17 décembre, dates qui correspondaient à des appels interprofessionnels nationaux.

Pour l'heure, les bateaux qui ont un planning de rotation précis, partent des ports de métropole, notamment Le Havre, avec des conteneurs à moitié pleins ce qui ne permet pas d'assurer le remplissage des rayons. "On est sur un cycle de commande hebdomadaire sur le

Les grèves en Métropole vident les rayons de produits frais en Martinique

frais. Aujourd'hui on a freiné voire stoppé les commandes en attendant un rétablissement de la situation", témoigne Laurent Bodec, directeur de magasin Hyper U de Fort-de-France.

Dans les rayons, seuls subsistent les produits fabriqués localement. Mais le marché local n'est pas capable de remplacer les milliers de tonnes (22.500 en 2014 selon un rapport de la Direction de l'Alimentation) de lait, produits laitiers, œufs et miel importés chaque année par la grande distribution en Martinique.

Si la situation devait se rétablir demain, il faudrait 12 à 15 jours pour que les rayons soient de nouveau achalandés, précise une source locale proche du dossier. En attendant, si l'impact est immédiatement visible sur les produits à dates de péremption courtes, il pourrait aussi, dans quelques semaines se faire sentir dans les rayons de produits secs ou d'hygiène, importés eux aussi, mais dont les stocks sont pour l'heure suffisants.

Retraites. Le port du Havre à nouveau bloqué pendant trois jours : quel impact sur le trafic ?

Publié le 13 Jan 20 à 18:45



Alors que la fédération des ports et des docks appelle à 72 heures de grève, et que les remorqueurs suivront le mouvement, à quelles conséquences sur l'économie portuaire faut-il s'attendre ? (©Archives/76Actu/VG)

Mardi 14 janvier 2020, le port du Havre (Seine-Maritime) entrera dans une nouvelle période de blocage. Une mobilisation qui ne sera pas sans conséquences.

Ils l'avaient annoncé : l'opération « port mort », menée pendant trois jours la semaine dernière par les portuaires et les dockers du Havre (Seine-Maritime) menaçait d'être reconduite. Elle le sera bel et bien, mardi 14 janvier 2020, à nouveau pour trois jours. Un bras de fer mené par les opposants à la réforme des retraites qui n'est pas sans conséquence pour l'économie locale.

Dockers, portuaires et remorqueurs mobilisés

« Clairement, c'est grave ». À la veille de la nouvelle vague de blocage dans le port, Véronique Lépine, présidente du Groupement havrais des armateurs et agents maritimes du port du Havre (Ghaam), ne cache pas son inquiétude. La mobilisation contre la réforme des retraites gagne en effet ce mois-ci une ampleur plus importante encore que celle connue en décembre.

Le mois dernier, l'organisme a pourtant déjà enregistré « moins 25 % d'escales. Là, entre les dockers et les remorqueurs, les préavis courent jusqu'au 17. Avec une semaine de grève, ça sera 30 %, peut-être 40 % d'escales annulées. »

La fédération des ports et des docks lance en effet un appel à la grève pour 72 heures à partir de mardi. Vendredi, ce sera au tour des remorqueurs de se mettre en grève, pour 24 heures au moins, avec une possible reconduction d'un ou deux jour(s).

« Il faudra du temps pour remettre le malade »

Mais c'est surtout l'impact « sur la fiabilité et l'image du port du Havre » sur le long terme que redoute le président du Ghaam. En ce début d'année où les plus gros logisticiens et armateurs renouvellent leurs contrats annuels, elle redoute en effet que les conséquences du mouvement ne se répercutent sur toute une année.

Retraites. Le port du Havre à nouveau bloqué pendant trois jours : quel impact sur le trafic ?

« Il faudra du temps pour remettre le malade, résume-t-elle. Alors qu'on tente de relancer l'axe Seine, on se retrouve à gérer une crise que l'on ne maîtrise pas. Les retraites, on ne peut rien y faire et pourtant, tout le monde se retrouve en danger. »

Quelle mobilisation mardi 14 au Havre ?

Une nouvelle manifestation est annoncée demain dans les rues du Havre. Le cortège s'élancera comme de coutume à 10 heures depuis Franklin. Une ou plusieurs action(s) tenue(s) secrète(s) devrai(en)t également être menée par l'UL d'Harfleur tôt le matin, jusqu'au départ de la manifestation qu'elle rejoindra au niveau de la gare. D'autres actions destinées à « marquer les esprits » sont également à prévoir entre « la fin de la manifestation et l'AG de 16h30 ».

Comme la semaine passée, l'Intersyndicale a à nouveau lancé un appel à la grève pour trois jours, les 14, 15 et 16 janvier.

Les Assises
économie de la MER#AEM2019 |   

ASSISES DE L'ÉCONOMIE DE LA MER 2019

© JIFFRANÇOIS/SEM/2019

Une vision maritime ambitieuse ?

La communauté maritime, dans son grand ensemble, avait rendez-vous à Montpellier les 3 et 4 décembre pour les Assises de l'Économie de la mer. L'événement, devenu un des grands moments de la filière, a reçu la visite cette année du président de la République. Les visiteurs auront été servis...

Curieusement, sur les réseaux sociaux, deux de ses citations – emphatiques, académiques – ont connu un franc succès : « *L'océan est un bien commun de l'humanité, placé sous notre responsabilité collective* » et « *Le XXI^e siècle sera maritime* ». Singulièrement, sa chute n'a pas généré le même plébiscite alors que l'analogie avec sa situation « personnelle » était de nature à amuser les esprits railleurs : « *J'aime ce caractère des marins, qui n'ont pas peur du risque. Ils ne sont pas tous d'accord au sein d'un équipage mais [...] quand ils prennent la mer, ils laissent leurs divergences derrière car il y a un équipage, un seul, et c'est cet équipage qui arrive au port ou pas et qui réussit la mission ou pas. Le reste, cela vaut pour ceux qui ne prennent jamais la mer et qui ne veulent pas la prendre* ».

Le président de la République était attendu à Montpellier pour l'ouverture des Assises de l'Économie de la mer, grand rendez-vous annuel de la communauté maritime, organisé par le groupe *Ouest France, Le Marin* et le Cluster maritime français (CMF). Il a honoré le rendez-vous alors que la rue s'apprêtait à gronder une énième fois contre sa propension réformiste et alors qu'il devait être quelques heures plus tard au chevet de l'OTAN pour un sommet prévu à Londres.

Il tiendra un discours athlétique d'une heure bien frappée, déroulant les quatre axes de « *la vision maritime que la France doit développer* », qualifiée après coup, dans les allées du salon, de très « *ambitieuse* » et nourrie d'une « *maîtrise technique du secteur* ». Concilier écologie et économie, construire une autonomie stratégique, assurer la sécurité maritime, retrouver le leadership dans l'éolien offshore, permettre aux armateurs et aux ports de répondre aux défis de la transformation énergétique... À tous niveaux, à tous égards, « *la France doit être à l'avant-poste de tous les défis maritimes* », « *assumer son rôle de puissance maritime* », reconnaître la part maritime de son destin car « *chaque fois qu'elle a tourné le dos à la mer, elle s'est trompée* ».

Cocher les cases

Il était attendu, notamment par les armateurs français dans un contexte de rupture pour le transport maritime, à une trentaine de jours de la mise en œuvre d'une réglementation internationale qui impose une révolution dans le bunker (la teneur en soufre des carburants ne pourra plus excéder 0,5 %) et contraint à des investissements qui malmènent les trésoreries. Comme un ultime message, les transporteurs maritimes français signaient la veille, le

2 décembre, une « charte bleue » par laquelle ils s'engagent au travers d'une quarantaine de mesures, en faveur d'un shipping plus responsable sur le plan social et environnemental.

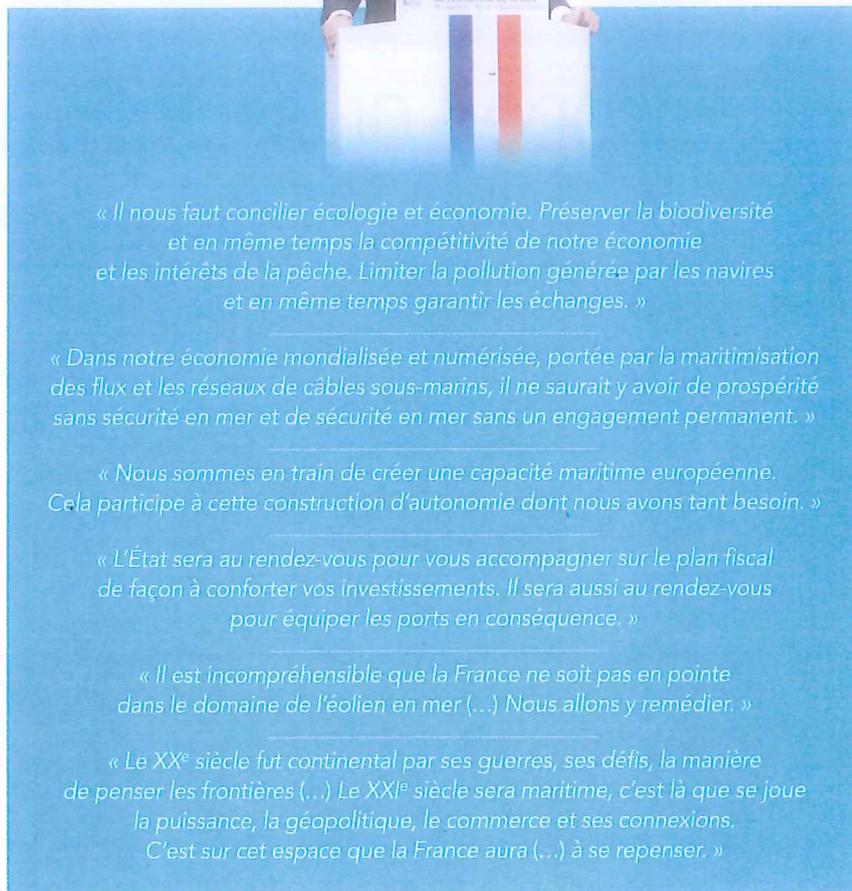
Emmanuel Macron n'aura pas trompé leurs attentes, cochant même toutes les cases sujettes à interrogations. Le chef de l'État a reconnu formellement leur engagement dans des modes de propulsion plus propres. Il a salué leur lobbying pour que la France soumissionne à l'OMI, dans le cadre de la stratégie anti-carbone, une mesure visant à réduire la consommation par le ralentissement de la vitesse des navires, et sur ce point, « d'avoir assumé le travail technique sur le sujet ». Il a souligné le fait que 10 % de la flotte française « carburerait » au GNL dans les trois à quatre ans (des chiffres sans doute glissés par Armateurs de France). Il leur a confirmé avoir intégré que ces engagements nécessitaient des investissements lourds et compris que cela nécessitait de la visibilité sur le plan fiscal et industriel. Il a ainsi conforté tous les dispositifs existants dont bénéficie le secteur (taxe au tonnage, exonération de la taxe intérieure sur les produits énergétiques, des contributions patronales à l'Enim, le régime de protection sociale des gens de mer, etc.). Des outils que les armements tricolores jugent essentiels pour supporter la concurrence internationale et préserver une présence du pavillon national dans tous les segments du shipping

« Oui, je suis satisfait », a réagi en aparté Jean-Marc Roué, président d'Armateurs de France. *Je suis satisfait que le président de la République ait reconnu l'engagement des armateurs en faveur de la transformation énergétique. Et oui, je suis satisfait qu'il se soit engagé à conforter les dispositifs existants qui nous permettent d'opérer dans des conditions plus compétitives. Et qu'il ait bien noté que cette compétitivité permet des investissements vertueux ».*

Taxation carbone

Le président de la république s'est également engagé à ce que « l'État soit au rendez-vous pour équiper les ports en conséquence, qu'il s'agisse des infrastructures de soutage au GNL ou d'ambranchement électrique à quai », a indiqué Emmanuel Macron, fléchant quelques ports stratégiques – Le Havre, Marseille, Dunkerque – dont il veut faire des ports modèles, « écologiques », assurant « l'interconnexion entre le maritime et le fluvial par des moyens de transport décarbonés ».

Avec quelle marge de manœuvre financière ? Il n'en dira mot, renvoyant vers la stratégie portuaire



nationale présentée il y a deux ans par son Premier ministre.

Pas un mot non plus sur la fiscalité du GNL ou une taxe carbone, que le ministre de l'Économie Bruno Le Maire avait évoquée et évacuée comme un sujet qui doit se penser à l'échelle européenne. Les armateurs eux-mêmes sont partagés sur cette question. Quoi qu'il en soit, la présidente de la Commission Européenne, Ursula von der Leyen, a promis un « green deal » européen pour « mettre l'Europe au pas de la neutralité carbone ». Ce plan garantit des outils innovants, de « politiques européennes, de régulation et de financement ». Ils devaient être dévoilés le 11 décembre. Dans un premier projet, l'une des propositions inclut le transport maritime international dans le système d'échange de quotas d'émissions (ETS), une idée qui avait déjà été confirmée lors de l'audition de la commissaire aux Transports au Parlement européen. Adina-Ioana Vălean avait néanmoins souligné que le secteur relevant d'une réglementation internationale, « nous devrions donc être prudents dans nos actions ».

« La taxe, on l'a déjà et elle s'appelle l'IMO 2020 », tranche Jean-Marc Roué.

□ Adeline Descamps

Le canal de Panama menacé par le changement climatique

Les Panaméens fêtaient mardi 31 décembre 20 ans de souveraineté retrouvée sur leur canal, après sa rétrocession par les Américains le 31 décembre 1999, mais s'inquiètent des menaces que font peser sur la voie transocéanique le changement climatique et la chute du trafic commercial.



Jusqu'il y a peu, un peu moins de 5 % du commerce mondial transitait par le Panama, mais ce chiffre a chuté à 3,5 % © ACP

Vingt ans après, les sécheresses à répétition provoquées par le changement climatique sont la principale menace pesant sur le canal de 80 km de long entre les océans Atlantique et Pacifique. L'eau est "un défi énorme pas seulement pour la consommation humaine, mais aussi pour la production d'aliments, et pour le canal", a souligné mardi le président panaméen, Laurentino Cortizo, à l'occasion des cérémonies de commémoration. "L'impact du changement climatique est tout à fait évident sur le canal de Panama", selon son administrateur, l'économiste Ricaurte Vasquez. Le déficit historique de pluies a fait baisser le niveau d'eau dans les lacs qui fournissent le canal et le "défi est maintenant de trouver la solution à ce manque d'eau pour les 50 prochaines années", explique-t-il.

Selon l'Autorité du canal de Panama (ACP), le déficit de précipitations a atteint 27 % en 2019, par rapport à la moyenne. En outre, la température du lac Gatun, le principal affluent du canal, est en hausse de 1,5 °C sur les dix dernières années, ce qui provoque une perte d'eau significative par évaporation. Résultat : le canal n'a disposé cette année que de 3 milliards de mètres cubes d'eau, au lieu des 5,2 milliards nécessaires à son fonctionnement normal. "Le changement climatique nous frappe déjà", a reconnu son précédent administrateur, Jorge Quijano.

Pour remédier à la situation, le Panama étudie la possibilité de trouver d'autres ressources en eau douce, par pompage ou par désalinisation d'eau de mer, ou encore en construisant des retenues d'eau... Des solutions coûteuses qui pourraient impacter les apports du canal aux finances du Panama (près de 1,8 milliard de dollars en 2019). En attendant, les autorités du canal craignent que les armateurs ne préfèrent d'autres routes maritimes évitant l'isthme centroaméricain. Par exemple en passant par le canal de Suez, qui a baissé, selon l'ACP, ses droits de passage de 60 %.

Le canal de Panama menacé par le changement climatique

Chute du trafic commercial

En outre, le réchauffement climatique, en faisant fondre les glaces polaires, pourrait ouvrir "notamment au Nord, de nouvelles routes maritimes compétitives", a indiqué Felipe Chapman, de la société de conseil économique Indesa. Le canal de Panama, élargi en 2016, utilisé principalement pour relier l'Asie à la côte Est des États-Unis, souffre également de la diminution du trafic commercial dans le contexte du ralentissement de l'économie mondiale.

Ce péril est évidemment "hors du contrôle de Panama, et tient à la consolidation des économies asiatiques, notamment de la Chine", a expliqué Horacio Estribi, conseiller au ministère panaméen de l'Économie. Jusqu'il y a peu, un peu moins de 5 % du commerce mondial transitait par le Panama, mais ce chiffre a chuté à 3,5 %, selon l'administrateur du canal, qui a pourtant enregistré cette année un record de chiffre d'affaires à 3,365 milliards de dollars, comme en tonnage (450,7 millions de tonnes).

Mais le centre de gravité du trafic du commerce mondial s'est déplacé vers l'Asie et l'Europe, avertit l'Autorité du canal. "Il faut voir comment se termine le bras de fer sur le commerce entre les États-Unis et la Chine", selon l'ex-administrateur Jorge Quijano, qui avertit : "Dans la mesure où la production se déplace plus vers l'Ouest de l'Asie, la route par le Panama devient moins attractive". "L'incertitude que fait peser la vague de protectionnisme sur le commerce international est une autre source d'inquiétude", renchérit Felipe Chapman. Pour Ricaurte Vasquez, l'administrateur, "nous ne pouvons pas continuer à nous accrocher au modèle traditionnel de notre activité : nous devons affronter davantage de concurrence".

Jeudi 2 Janvier 2020