

Compte rendu webinaire Club Agro-alimentaire – 05/03/2020

« Production, Transport et Logistique :

Les entreprises françaises du secteur agroalimentaire en Chine à l'heure du Covid-19 »

- François Blanc, Conseiller Agricole de l'Ambassade de France
- Thibaut Nancy, Conseiller Agricole adjoint de l'Ambassade de France
- Alban Renaud, Lawyer Partner, *Adamas lawfirm*
- Jean-Philippe Rétif, Directeur Commercial, *Bolloré Logistics China*
- Jérôme Bronchart, responsable de l'agence de Rennes, *Bolloré Logistique France*
- Benoît Vaillant, Directeur général, *Cooperl China*
- Jérôme Mares, COO, *Lesaffre China*

I/ Présentation de François BLANC, CAA Chine :

- Point général sur la situation :

Sur le plan de l'approvisionnement alimentaire de la population, la répétition des mesures illustre que les décisions prises au niveau central peinent à être mises en œuvre au niveau local. Plus le niveau d'application est déconcentré, plus les blocages semblent discrétionnaires.

Ces mesures étatiques chinoises ont plusieurs objectifs :

- Contrôler l'inflation des prix alimentaires (déstockage de viande porcine, s'assurer que les commerces de bouche soient ouverts, etc.) ;
- Assurer le transport des aliments et des intrants malgré la paralysie du pays.

En effet, toute l'économie est perturbée :

- Absence prolongée du personnel au-delà des congés du Nouvel an ;
- Contraintes au déplacement des personnes, entravant celui des marchandises ;
 - ⇒ Manque de personnel des entreprises de transport ;
 - ⇒ Contrôle voire blocage des transports terrestres.

Cela dit, il faut bien comprendre que l'impact du COVID s'ajoute aux problèmes d'approvisionnement en viande porcine créés par la PPA qui a décimé la moitié du cheptel porcin chinois, créant une grave pénurie de viande. **La « chance » du secteur agricole/agroalimentaire, dans ce contexte, est d'être considéré comme stratégique pour garantir l'approvisionnement alimentaire de la population chinoise. Il bénéficie en conséquence d'un allègement de certaines contraintes**, variable en fonction du caractère plus ou moins sensible des productions (ou perçu comme telle par les autorités).

Les difficultés d'importation par transport maritime sont liées à plusieurs facteurs :

- Manque de main d'œuvre dans les ports chinois ;
- Délai minimal en mer imposés par certains ports aux bateaux ;
- Suspension de l'arrivée des porte-conteneurs en Chine par les armateurs (trafic surchargé).

Conséquence : ralentissement de la demande adressée aux exportateurs français (particulièrement sur la viande porcine). **Toutefois, les autorités sont très attentives à cette difficulté d'approvisionnement car l'importation est vue comme un moyen d'assurer l'approvisionnement alimentaire du pays.** Elles souhaitent donc garantir ces importations. En matière de demande, **« l'arbre du COVID-19 ne doit pas cacher la forêt de la PPA ».**

Une perturbation prolongée de la production pourrait créer un problème d'approvisionnement de l'industrie agroalimentaire mondiale en certains composants. En effet, sur des intrants tels que les acides aminés ou les vitamines, la Chine a pris une place dominante voire quasi-monopolistique dans la chaîne de valeur (à l'instar de ce qui se passe dans les secteurs des semi-conducteurs et de l'automobile). A ce stade, une rupture de l'approvisionnement semble peu probable : néanmoins cette situation renvoie à une réflexion sur le manque d'autonomie de nos productions stratégiques.

- Focus vins & spiritueux :

Le secteur est très pénalisé via l'impact du virus sur le tourisme et le *food-service*.

- Chute de la consommation suite au confinement, occasions de consommer liées au Nouvel An qui ne sont pas reportables ;
- Arrêt des banquets et voyages d'affaires ;
- Contrainte sur les voyages et donc les ventes en *duty-free*.

- Autres secteurs agro :

L'impact dépend du degré de priorité perçu par les autorités (notamment locales) :

- La production porcine est préservée ;
- Le secteur aviaire, en revanche, est fortement pénalisé par les mesures de restriction (souvent accrues du fait du rôle supposé de ce secteur dans la propagation de l'épidémie) ;
- La distribution d'intrants est ralentie voire paralysée ;
- La préparation des semis n'est pas mise en cause à ce stade. Leur succès constitue une forte préoccupation de la part des autorités. Le président Xi Jinping lui-même est intervenu sur le sujet pour rappeler l'importance essentielle d'effectuer les semis de printemps dans de bonnes conditions. Le Conseil des Affaires d'État a publié un guide sur la nécessité d'assurer la relance des productions agricole et animale du pays.

De manière générale, les secteurs de l'équipement et le machinisme sont peu inquiets. Les investissements sont décalés mais pas remis en cause. Au contraire, ces secteurs pourraient bénéficier des mesures de relance que le gouvernement devrait annoncer une fois l'épidémie passée.

- Au niveau macro :

La situation tend à s'améliorer, notamment pour les transports (retour des personnes au travail).

Malgré l'impact de l'épidémie, à ce stade les entreprises maintiennent leurs prévisions en matière d'investissements et d'effectifs (quitte à les décaler).

Un effet à plus long terme pourrait ressortir de cet énième incident sanitaire : celui d'un « découplage des ressources humaines ». **Autrement dit, la gestion de l'épidémie et les problèmes que cette dernière met en lumière, découragent les responsables de venir travailler en Chine.** Cela pourrait à terme **générer des difficultés de recrutement des cadres et accélérer la tendance (déjà à l'œuvre) à la « sinisation des effectifs ».**

II/ Témoignages d'entreprises :

- Jean-Philippe Rétif, Directeur Commercial, Bolloré Logistics China

Accentuation de problèmes structurels d'équipements « *reefer* » (conteneurs réfrigérés). Goulot d'étranglement sur les ports chinois.

Impacts constatés : ralentissement des process physiques et documentaires, réduction majeure des capacités aériennes, réduction de la consommation.

Facteurs aggravants : mise aux normes suite à l'IMO Sulphur 2020 (nouvelle réglementation mondiale sur la teneur en soufre des combustibles marins), grèves des dockers en France, succession d'intempéries, etc.

Exemple d'adaptation : Alibaba a mis en place un QR code pour checker les conditions de santé des chauffeurs, et les autoriser à entrer en ville en fonction. Ce système est en train de s'étendre dans un nombre croissant de villes, via des permis pour contrôler le flux de personnes.

Toujours des problèmes d'équipement sur le « *trucking* ». Le « *last-minute booking* » devient difficile, il faut prévoir les choses à l'avance.

Trop-plein de « *reefer* » qui fait face à un problème de prises : pas suffisamment de secteurs pour brancher tous les *reefers* et maintenir la température.

Le rail émerge comme une solution alternative, notamment par le grand centre ferroviaire de Xi'an (mais évidemment tout ce qui passe par Wuhan reste condamné). Le rail n'est cependant pas une solution pour le *reefer*.

- Jérôme Bronchart, responsable commercial de l'agence de Rennes, Bolloré Logistique :

Point sur les tensions avec les compagnies maritimes :

- Ces compagnies ont des algorithmes qui visent à optimiser les marges de leurs activités. Elles agissent donc de manière opportuniste pour placer des équipements là où elles en ont besoin. C'est ainsi qu'une partie importante du trafic a muté vers Rotterdam (effet préférentiel par rapport au Havre où les contrôles sont plus pointilleux). Le reste du surplus a été chargé à Anvers, Rotterdam, Bremer, Hambourg, Bilbao, Barcelone, Gênes et Venise.
- Augmentation de 20 à 25% sur les coûts de fret. **Les compagnies profitent de la situation en mettant en place des frais d'annulation tardifs**, de report de *booking*. Si un exportateur qui convient d'un départ 3 semaines avant, annule ce *booking* 12 jours avant le départ, on lui impose un coût d'annulation de 3 000 dollars par *reefer*. Le marché n'est pas prêt à supporter de telles hausses de coût tarifaire => donc coup d'arrêt.

Facteur aggravant qui entraîne un engorgement généralisé des ports français :

- **Grève** : rappel du fait que les dockers continuent de faire grève tous les jeudis pendant 4h.
- **Intempéries** : lorsque le vent souffle à plus de 90 km/h => les dockers ne travaillent pas, droit de retrait car conditions de travail trop dangereuses. Or, il y a une tempête (plus ou moins forte) tous les week-ends depuis un mois et demi, et c'est bien le week-end que les navires travaillent : ils arrivent le vendredi et repartent le dimanche soir ou le lundi matin. **Une escale manquée pour cause d'intempérie = une semaine de congestion supplémentaire.**

- Benoît Vaillant, Directeur General, Cooperl China

Le secteur agro n'est pas le plus à plaindre.

Premier enjeu :

- S'assurer que la ferme soit approvisionnée en besoins urgents (gaz, aliments pour les employés, alimentation animale, etc.). La situation s'est améliorée.
- **Retard dans les approvisionnements depuis l'Europe de 5 à 6 semaines, alors que le marché a des besoins considérables.**

- Reprendre leur chantier de construction en cours près de Pékin, qui est toujours bloqué. Les ouvriers viennent de provinces différentes et doivent donc obtenir des permis de se déplacer, d'une province à l'autre. Un décalage de deux mois semble inévitable dans leurs opérations de chantier.

- Jérôme Mares, COO, Lesaffre China

(30 % du mondial des levures pour la boulangerie, mais aussi le *feed*, etc.)

Focus sur la situation du e-commerce : dans ce domaine, s'était opérée depuis un an une vraie rupture entre Alibaba, qui avait externalisé toute sa logistique, et Jingdong qui avait fait le choix inverse **Cette crise du Coronavirus donne finalement raison à Jingdong qui maîtrise sa chaîne de distribution bien mieux qu'Alibaba, et semble donc mieux résister et se rétablir, alors qu'il était en perte de vitesse.**

Bilan => renforcement de deux tendances :

- Boom du e-commerce
- Organisation plus « chinoise » de la *supply chain*. Moins d'interdépendance.