

Flux et Mondialisation : Comprendre les enjeux

Il est peut être déjà trop tard!

Prenons autrement! Si nous considérons que les flux de transports entre les matières premières livrées aux pays émergents et les produits manufacturés réexpédiés vers nos pays de consommation ont atteint l'équilibre, alors, **nous ne pourrions plus jamais nous écarter des lignes logistiques mises en place**. Dictées par le coût du transport nous serions même obligés d'abandonner à ces pays producteurs notre dernière industrialisation. En effet, faute d'approvisionnement en matière première destinée aux pays les plus compétitifs, il nous serait impossible de modifier même en parties l'orientation des flux logistiques pour de simples raisons de coûts affectés à des transports isolés. Seuls les flux logistiques et massifiés en produits manufacturés seront programmés vers nos ports en retour. Ces circuits de transports le plus souvent maritimes se font principalement avec une énergie fossile embarquée polluante dont le soufre est un des principaux problèmes. Cette énergie qui nous coûte de plus en plus cher, va renchérir la mise à disposition des produits finis au retour jusqu'au moment où, devenus inabordables, ils resteront sur place pour être écoulés par les populations de ces pays émergents en voie de développement. Cette matière première dont les circuits se détournent du monde occidental, sera ainsi confisquée par les pays producteurs et nous en serons privés d'accès. **Cela interdit d'envisager toute relocalisation de production**. La stratégie à moyen terme réside bien dans une recherche de productions par nos territoires des biens durables de demain, elle nous permettra de conserver notre forte avance technologique avec une maîtrise stratégique locale de ces productions. Cette ambition principale ne peut être envisagée que couplée à la recherche prioritaire d'une autonomie énergétique locale. **Une solidarité au niveau régional doit se mettre en place car une unité entre territoires voisins est obligatoire pour obtenir tant en moyens qu'en débouchés la taille critique**. Pour la France, l'Europe est la première réponse. Ne nous laissons pas aveugler par le prix mais redonnons une valeur à chaque chose et ainsi relancerons notre économie par des orientations saines sans aucun dictat d'une quelconque puissance économique ou d'une intoxication commerciale. Les frontières administratives disparaissent, ce n'est pas pour cela que nous n'existons plus, rien ne nous oblige à consommer des produits dont l'empreinte carbone est indécente. Nous devons muscler l'argumentaire pour nous opposer à l'emploi massif de l'énergie fossile ou embarquée par des choix éco énergétique priorisant les quotas par utilité. Aujourd'hui c'est l'accès trop facile à l'énergie du présent qui tord le bon sens de notre culture. La mondialisation n'est pas inutile, bien au contraire car certains de ses aspects ont été une opportunité pour développer une gouvernance au niveau planétaire au service du développement de nos sociétés. Le jour où nous aurons vaincu cette illusion de domination du monde par "le seul profit n'importe comment", nous pourrions voir une mondialisation raisonnée se développer en s'adaptant aux ressources de chacun des territoires. C'est aujourd'hui, la force de la raison.

Comment s'installent les pertinences logistiques mondiales :

Les explications précédentes ont bien montré le clivage entre les flux de matières premières et les produits finis. Ces deux flux se caractérisent par la vitesse. En ce qui concerne les matières premières, le coût unitaire moyen bas de ces produits, y compris dans les produits rares fait qu'il est possible d'immobiliser des stocks tampons près des zones de consommation industrielles. La régularité de ces approvisionnements permet de s'affranchir de la vitesse de transport par des stocks déportés près des industries. L'ère des bateaux de grande capacité est déjà la notre, qu'il s'agisse de vraquiers ou de supertankers. La vitesse étant reléguée au second plan, les silhouettes de ces bateaux sont de moins en moins compatibles avec les transits qu'accélèrent les ouvrages tels que le canal de Panama et de Suez.

Limites pour gabarit Suezmax en 2012



Pour les produits finis sur lesquels la production a déjà intégré une forte valeur ajoutée, la vitesse de transport est toujours un critère important. Cependant le ralentissement des échanges mondiaux a ouvert une brèche dans cette priorité. Aujourd'hui, le remplissage des cales est primordial car il permet de réduire fortement le prix unitaire des transports. Les derniers porte-conteneurs de 18.000 EVP qui ne peuvent plus franchir Suez ont fait émerger une acceptabilité par le prix à un temps de parcours plus important. Cet allongement pourrait également être gommé par l'ouverture Arctique durant une période significative. Cette nouvelle route serait même un raccourci au regard de l'itinéraire des canaux de Suez et Panama.

Conséquences sur le rayonnement des ports :

Ces nouvelles routes qui viennent de renforcer leur pertinence ont trois conséquences : Tout d'abord la Méditerranée qui voyait transiter 30% du trafic maritime Mondial voit ses ports écartés des routes maritimes majeures. La desserte s'effectuera par cabotage depuis Tanger Med par exemple. Les dessertes maritimes sur une même ligne, sont pertinentes à 1000 kilomètres et entrent en concurrence avec le fer et la route. Les lignes courtes vont partager l'express avec l'avion. Dès lors en Europe, la façade Atlantique et le Range Nord sont consolidés. La route Arctique revalorise Hambourg, Rotterdam et Anvers et déchargera le rail d'Ouessant le plus circulé du Monde.

