

Entre les retards de livraison et la pénurie de pièces détachées, la crise du coronavirus fait tousser les

LE SYSTÈME D FACE

« THIERRY JACOLET

Reprise économique » Les livraisons des fournisseurs au Centre Riesen, à Granges-Paccot, c'est comme les blagues de Carambar: on ne sait pas sur quoi on va tomber et ça ne fait rire personne. En tout cas pas Christian Riesen, le directeur de cette entreprise fri-bourgeoise spécialisée dans l'aménagement de cuisines et l'électroménager. «Ce n'est qu'une fois le camion ouvert que nous nous rendons compte qu'il manque des lave-vaisselle ou des frigos», soupire-t-il. «Le fournisseur peut aussi nous avertir du retard seulement trois jours avant la livraison d'une commande passée trois mois plus tôt...»

Le Covid-19 a grippé toute la chaîne de production et de logistique d'une bonne partie du commerce mondial: délais de livraison non respectés, pénurie de pièces détachées, livraisons incomplètes (voir ci-contre). Le Centre Riesen a connu la totale, comme d'autres entreprises helvétiques qui travaillent à flux tendu. Dernière grosse tuile en date: il devait recevoir en novembre 300 colonnes de lavage à installer dans un quartier d'immeubles. Elles n'arriveront pas avant janvier ou février.

Un an pour un lave-vaisselle Les frigos de 178 cm de hauteur intégrale: Il n'y en a quasiment plus sur le marché. Pour une marque de lave-vaisselle, c'est un an d'attente. «Nous sommes dans une situation catastrophique qui n'a fait que se dégrader depuis le début de l'année», se préoccupe le patron. «Et tous les indicateurs nous font penser que ce sera pire en 2022.»

Fournisseur de Riesen, le fabricant suisse d'électroménager Miele reconnaît subir depuis la fin de l'année dernière de gros retards de

livraison dans certaines gammes de produits, notamment les lave-vaisselle, les lave-linge et les sèche-linge, ainsi que pour certains modèles d'aspirateurs. «Les délais d'attente peuvent aller jusqu'à douze semaines», concède la porte-parole Barbara Kaiser.



«On est dans une situation catastrophique et cela risque d'être pire en 2022» Christian Riesen

Il faut dire que les fabricants en Suisse sont aussi victimes par effet domino des goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement et de la pénurie de pièces détachées. En particulier les semi-conducteurs, composants électroniques indispensables à la production de nombre d'appareils.

Autres marques proposées De nombreux secteurs d'activité en Suisse naviguent ainsi à vue, sans garantie sur les délais de livraison, ni sur les quantités. Prenons le commerce de vélos qui cartonne avec 24,4% de hausse des ventes en 2020. Chez Ciclissimo, les clients doivent patienter entre trois mois et une année

avant de pouvoir enfourcher leur commande.

Les mauvaises surprises, c'est la routine. «Nous avons reçu récemment 800 vélos sur les 1000 commandés», s'impatiente Raul Villafuerte, responsable de l'atelier, à Vésenez (GE). «Certains vélos ne sont carrément plus livrés. Tout dépend des marques. Beaucoup de groupes entiers comme les transmissions (déailleurs, cassettes, etc.) ou les freins sont aussi indisponibles avant fin 2022 chez certaines marques.» Et il suffit qu'une pièce manque au puzzle pour ne pas pouvoir assembler le vélo.

L'entreprise fait tout pour ne pas pédaler dans le yaourt. Elle peut puiser dans le volume de stock de ses dix magasins en Suisse romande pour répondre aux attentes du client. «Nous passons aussi des commandes assez grandes pour avoir de la marge», ajoute Raul Villafuerte. «Sinon, nous proposons une autre marque comme Sram plutôt que Shimano, qui a des problèmes de production. Le haut de gamme, ce sont des matériaux mieux travaillés (titane et carbone) et donc plus difficiles à obtenir.»

A l'inverse de Ciclissimo, nombre de commerces de vélos ne parviennent pas à assurer les services ou réparations dans les délais en raison du manque de pièces détachées telles que les chaînes ou les cassettes pour pignons.

Véhicules mises de côté

Pareil pour les garagistes qui ont du mal à tenir les délais habituels des réparations. Les pièces standards comme les plaquettes de frein ou des filtres à air sont davantage disponibles que des pièces particulières du type crochets d'attelage, boîtiers, pièces de carrosserie, pièces électriques contenant des semi-conducteurs ou les modules de batteries à haute ten-

sion. «En fait, tout dépend du fabricant et du type de pièce», relève l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA).

Le garage Lanthemann, à Cortaillod (NE), s'en sort bien avec les réparations basiques, quitte à recourir au système D. «Pour les pièces très concurrentielles, comme les disques de frein, nous nous tournons vers d'autres fournisseurs», souligne le patron Gaël Lanthemann.

«Le gros problème, c'est que nous n'arrivons pas à avoir de délais fixes de la part de nos fournisseurs. Par exemple pour des véhicules neufs, il faut habituellement compter 2 à 3 mois d'attente. Mais si la voiture a des soucis avec les semi-conducteurs, les fabricants mettent le véhicule de côté, le temps d'obtenir les pièces. Cela peut aller jusqu'à 8 mois.» Et plus il y a d'options, plus il y a de risques de retard.

Effet de rattrapage

Pas de quoi mettre en difficulté financière le garage. Les reports de ventes de cette année devraient gonfler le chiffre d'affaires en 2022 grâce à l'effet de rattrapage. «Le carnet de commandes du garage est aussi bien rempli que l'an passé, avec près de 500 contrats, apprécie le responsable. Un seul a été rompu.»

Malgré les couacs, la demande reste très élevée dans ces divers secteurs d'activité. «Cela compense en partie nos problèmes», souffle Christian Riesen. «Notre chance est que le marché est très bon. Les gens dépensent beaucoup pour leur intérieur. Et les clients sont compréhensifs.» Même quand il s'agit de monter chez eux des meubles de cuisine en bois, un matériau très demandé, livrés sans portes. «C'est mieux que rien et cela ne dure que quelques semaines, le temps d'obtenir les portes», considère le directeur. »



De nombreux commerces de vélos ne parviennent pas à assurer

Les caisses-maladie croulent sous les frais administratifs

Santé » Les frais administratifs des assureurs-maladie helvétiques ont dépassé la barre des 1,5 milliard de francs l'année dernière dans la couverture de base, soit 4,9% des primes encaissées. Le comparatif publié hier par le portail Moneyland met cependant en lumière d'importantes disparités entre les caisses.

La plupart des dépenses engagées concernent les charges de personnel, qui se sont montées en 2020 à 1,1 milliard de francs, les coûts liés à la publicité ont totalisé 60 millions et ceux des commissions également 60 millions.

«Malgré les dépenses élevées, les coûts administratifs sont relativement faibles par rapport aux coûts de la santé», estime le patron du comparateur en ligne Benjamin Manz, cité dans le document. Selon lui, le niveau élevé des primes en Suisse reste

étroitement corrélé à celui des coûts de la santé.

D'importantes différences existent cependant entre les différents acteurs de la branche. Ainsi, le rapport entre les coûts administratifs et les primes encaissées varie entre 2,5% et près de 10%. Parmi les bons élèves figurent Visana et CSS (3,2% chacun), ainsi que Mutuel Assurance (4,9%) et Helsana (5%), alors que Supra et Assura (6,7%) arrivent en queue de peloton.

Dans les assurances complémentaires, les frais administratifs ont été sensiblement plus élevés que dans l'assurance de base, signale Moneyland. En se basant sur les chiffres publiés par l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) et l'autorité de surveillance de la branche (Finma), ils ont frôlé les 2 milliards de francs en 2020. » **ATS/AWP**

AFGHANS

VISAS POUR 38 CYCLISTES

La Suisse a délivré des visas humanitaires à 38 cyclistes afghans et à leur entourage. Le Secrétariat d'Etat aux migrations (SEM) est d'avis que ces personnes étaient fortement menacées depuis la prise de pouvoir par les talibans. Selon le SEM, la demande a été soumise par l'Union cycliste internationale (UCI), basée à Aigle. **ATS**

SCHWYTZ

PAYSAN MORT DANS UN SILO

Un agriculteur de 68 ans est mort alors qu'il travaillait dans un silo lundi à Rickenbach (SZ). Il a perdu connaissance à cause des gaz libérés par l'ensilage. Il est décédé sur place malgré des tentatives de réanimation. Des proches ont sorti l'agriculteur du silo, a indiqué hier la police cantonale. Ils ont tenté de le réanimer, en vain. **ATS**

La zone 30 gagne du terrain

Voiture en ville » Les Suisses sont favorables à des zones limitées à 30 km/h dans les localités. Sion franchit le pas.

Une majorité de la population suisse se dit favorable à la création de zones à 30 km/h dans les localités, affirme un sondage du Bureau de prévention des accidents (BPA).

Selon cette étude publiée hier, 52% de la population suisse est favorable à ce que la vitesse soit limitée à 30 km/h à l'intérieur des localités, sauf sur les principaux axes de circulation, qui resteraient limités à 50 km/h. Ce soutien est plus prononcé chez les seniors (59%) que chez les jeunes de 15 à 24 ans (40%). Tant les hommes (51%) que les femmes (54%) se montrent favorables à cette mesure.

Au niveau des régions linguistiques, cette idée est parti-

culièrement populaire au Tessin, où deux tiers des personnes interrogées la soutiennent. La Suisse romande suit avec 55% de soutien. En Suisse allemande, la population est plus mitigée (50%).

Selon des analyses du BPA, le nombre d'accidents graves pourrait être réduit d'au moins un tiers si on limitait la vitesse à 30 km/h en localité. «Des efforts doivent encore être fournis afin de démontrer à la population le potentiel de sécurité d'un tel régime à l'intérieur des localités, y compris sur les principaux axes de circulation», estime le directeur du bureau Stefan Siegrist, cité dans le communiqué accompagnant le rapport.

Le sondage révèle par ailleurs une méconnaissance de la règle de priorité applicable dans les zones 30. Près de trois quarts

des Suisses (70%) pensent en effet que les piétons y ont la priorité sur les voitures. Pour rappel, ce sont les automobilistes, les motocyclistes et les cyclistes qui y sont prioritaires.

Hasard de calendrier, la ville de Sion a annoncé hier également qu'elle comptait abaisser la vitesse au centre-ville. En étroite collaboration avec le canton, elle a mis à l'enquête publique la création d'une zone 30 km/h sur une grande partie du réseau routier (y compris le réseau principal), a communiqué la ville. «Il s'agit d'une mesure qui est très positive pour les habitants», réagit Vincent Kempf, chef du Service de l'urbanisme et de la mobilité.

Si aucune opposition n'est déposée, la vitesse devrait être abaissée à 30 sur plusieurs tronçons dès le printemps 2022, ajoute Vincent Kempf. » **ATS**

garages ou les commerces suisses qui sont spécialisés dans l'électroménager ou les vélos, par exemple

À LA PÉNURIE



les services ou réparations dans les délais en raison du manque de pièces détachées. Keystone-photo prétexte

STOCKS À ACCROÎTRE

Les entreprises suisses qui tournent à flux tendu devraient mettre l'accent sur les stocks et les fournisseurs pour faire face aux couacs du commerce mondial.

La crise du Covid a montré les limites du commerce mondial qui fonctionne à flux tendu. Nombre d'entreprises suisses tournant sans stock suffisant sont concernées. «Elles doivent faire une analyse des risques», insiste Roger Wehrli, suppléant chef économiste et responsable pour le dossier Covid chez Economiesuisse. «Si la probabilité d'avoir des événements imprévisibles augmente, elles devront augmenter leurs stocks par précaution. Mais cela prend du temps et cela coûte cher au vu des tarifs actuels des livraisons.» Sans compter l'effet boomerang: si les entreprises élargissent les réserves, elles vont peser sur la demande et de fait, sur la chaîne logistique...

70 pour cent

l'augmentation du temps d'escale dans le port de Long Beach

Autre conseil: diversifier les chaînes de livraison avec plusieurs fournisseurs basés dans différents pays. «Certaines entreprises qui n'ont pas mis tous leurs œufs dans le même panier, en choisissant de travailler avec plusieurs fournisseurs, souffrent moins», assure Marc Laperrouza, collaborateur scientifique et chargé de cours à l'EPFL, spécialiste de la Chine.

Ces ajustements sont d'autant plus nécessaires que la pagaille actuelle devrait encore continuer de nombreux mois, le temps que l'offre s'adapte à la demande. «Les capacités de production vont augmenter avec les usines qui tournent à nouveau à plein régime et celles qui sont construites», relève Roger Wehrli. Mais tant que le Covid-19 n'est pas maîtrisé

dans les pays producteurs, le commerce mondial restera chaotique.

C'est ce grain de sable qui a grippé la mécanique bien huilée du commerce international l'an passé. La pandémie a bouleversé tous les réseaux de production et de distribution. «La crise du Covid a entraîné des problèmes en cascade, que ce soit au niveau de la production, du transport ou de la distribution, n'épargnant quasi aucun acteur», observe Marc Laperrouza. La reprise est différenciée selon les géographies et les levées des restrictions sanitaires. D'où cette désynchronisation entre les différents maillons de la chaîne mondiale de production et d'approvisionnement.

Après avoir été contraintes de fermer durant des mois ou de réduire la voilure, les usines, notamment dans l'atelier du monde chinois, ne parviennent pas à répondre à l'explosion de la demande de produits transformés et de pièces détachées, stimulée par le télétravail et l'accumulation de l'épargne des ménages. Encore faut-il pouvoir compter sur les matières premières comme l'acier, l'aluminium et le bois qui peinent aussi à suivre le rythme. Sans parler de la pénurie de composants tels que les semi-conducteurs, le cerveau électronique des voitures ou des smartphones.

Le virus a aussi bouleversé toute la chaîne de la logistique. Il a cloué les porte-conteneurs à quai quand il ne les a pas bloqués en mer. Le temps d'escale a par exemple augmenté de 70% dans le port américain de Long Beach. «Dès le début 2020, le Covid a perturbé les flux du commerce maritime à tous les niveaux: départ des ports, transport, déchargement des conteneurs...» éclaire Marc Laperrouza. Les délais de livraison ont gonflé et le prix du transport des conteneurs – une denrée rare – a presque décuplé. Jusqu'à présent, les commerces suisses amortissent la hausse des prix avec leurs marges. «Mais à terme, ils risquent de devoir répercuter ces hausses sur les consommateurs», redoute Roger Wehrli. >> THIERRY JACOLET

PUBLICITÉ

TELLEMENT BON QU'ON INVENTE DES FÊTES.



4.70
450 g 5.95

Graisse de noix de coco Rama Sais



6 x 1.5 l
3.95
5.90

Evian



16.90
kg 29.60

Filet de truite fraîche rose ou blanche avec peau, de France



1.-
kg 4.95

Courge muscade du Portugal, env. 7 kg (portion: 2.95/kg 4.50)



15.50
kg 20.20

Ragoût de bœuf frais de Suisse/Allemagne env. 1 kg

2000 actions chaque semaine
Offre valable jusqu'au samedi 16 octobre 2021

ALIGRO

Matran, Sion, Chavannes-Renens, Genève