

Le Problème Mondial Simple, Mais Assez Complexe (Hayk Khekoyan)

Pendant près d'une semaine, à la fin du mois de mars, l'une des routes maritimes les plus importantes du monde a été bloquée par un navire géant, de taille similaire au célèbre Empire State Building de New York. Il a fallu près d'une semaine après le retrait du navire pour que l'embouteillage créé par celui-ci se dissipe complètement et que le mouvement des navires à travers le canal de Suez redevienne normal. Diverses estimations impliquent que le navire échoué appelé "Ever Given" coûtait chaque jour des milliards de dollars au monde (CNBC, 2021). Après tout, 10% du commerce mondial par mer passe par le canal, et comme la majeure partie du commerce mondial passe réellement par mer, l'importance de ce passage artificiel construit au 19ème siècle est difficile à surestimer (George, 2021). Le raccourci reliant les océans Indien et Atlantique permet aux navires de parcourir environ 9 000 km en partant des pays du Golfe persique, de l'Inde, de la Chine, du Japon, des pays d'Asie du sud-est ou même de l'Australie vers l'Europe et dans la direction opposée. L'alternative est de voyager tout le long de l'Afrique par son point le plus au sud, le Cap des Agulhas, et son point le plus à l'ouest, la péninsule du Cap-Vert. La différence entre ces deux alternatives est deux fois plus grande que la distance entre New York et Los Angeles et plus que la distance entre les deux points les plus éloignés de la Russie. Un tel détournement augmente non seulement les coûts associés au voyage du navire, mais prolonge également le voyage d'environ 10 jours (The Guardian, 2021).

Et pourtant, pendant 6 jours, ce pipeline vital du commerce mondial était indisponible. Les navires ont dû choisir entre attendre dans une file d'attente qui comptait à son apogée plus de 400 navires des deux côtés du canal et ne pas savoir quand "l'embouteillage le plus cher du monde" serait dégagé d'une part, et parcourir le long chemin autour de l'Afrique, ce qui, comme déjà mentionné, signifiait 10 jours de plus et près de 10 000 kilomètres de plus en route (The Guardian, 2021). Ces navires 400 ont mis près d'une semaine à passer après la libération du passage, ce qui signifie que les chaînes d'approvisionnement du monde entier, déjà étirées à cause de la pandémie de COVID-19, ont été encore plus étirées.

L'opération de sauvetage apparemment longue n'était certainement pas due à un manque d'essai. Les experts et les meilleures équipes de sauvetage ont travaillé constamment pour libérer le "Ever Given", mais la taille du navire et l'ampleur de la tâche signifiaient que toute tentative de résoudre le problème n'allait jamais être simple. Les remorqueurs, les bulldozers et les centaines de personnes travaillant à la tâche avaient besoin de l'aide des puissances supérieures sous la forme de vents et de courants favorables pour réussir. Des questions se posent maintenant sur qui est à blâmer. De toute évidence, les pertes et les coûts doivent être attribués, de sorte que tous les armateurs touchés par le blocage, et les entreprises qui avaient même un conteneur à bord de l'un de ces navires se préparent à des mois de procès et de procès. Les avocats de ces sociétés devront analyser les événements qui ont conduit à l'accident et essayé de déterminer si une erreur humaine était en cause, ce qui a été fait pour prévenir l'accident et ce qui aurait pu être fait mais ne l'a pas été. Le 14 avril, un tribunal égyptien a ordonné à la société propriétaire japonaise de "Ever Given" de payer 916 millions de dollars d'indemnisation. La base de ce nombre est maintenant remise en question par le cabinet et la compagnie d'assurance, UK Club (CNN Business, 2021). Cette histoire est définitivement loin d'être terminée.

Le fait qu'un accident, aussi important soit-il, puisse causer tant de détresse et avoir tant de conséquences compliquées souligne encore une fois le degré d'interconnexion sans précédent de notre planète. Ce blocage d'une semaine attire notre attention sur l'un des rares points d'étranglement vitaux de notre monde en constante mondialisation. Les personnes familières avec la gestion de la chaîne d'approvisionnement appellent de tels endroits ou processus des goulots d'étranglement.

La dernière semaine de mars a montré l'inadéquation du passage vieux de 150 ans à l'environnement actuel. Les navires sont devenus incomparablement plus grands, et la valeur des marchandises qu'un tel navire peut transporter a également augmenté de façon exponentielle. À son point le plus étroit, le canal de Suez n'a que 200 mètres de large, soit la moitié de la longueur du "Ever Given", qui n'est même pas le plus gros navire qui pourrait traverser le canal. C'est une

illustration des problèmes mondiaux plus larges du transport. Une telle congestion rappelle les embouteillages créés par les accidents que nous voyons tous les jours. Les villes et les zones urbaines, pour la plupart dans le monde en développement, sont tendues à leurs limites car la quantité de véhicules est totalement insuffisante par rapport à la capacité des routes planifiées et construites il y a des centaines d'années en ne tenant compte que de la circulation piétonne et de quelques voitures. Le canal de Suez n'a jamais été conçu pour faire passer 50 navires par jour, la plupart de ces navires ayant la taille d'un gratte-ciel. L'expansion prévue et l'ouverture d'une deuxième voie sont des entreprises bienvenues, mais malheureusement pour l'administration du canal, le “Ever given” a couru dans la rive exactement dans la partie où il n'y a encore qu'une seule voie présente. Peut-être que le travail est terminé et le canal à deux voies sur toute sa totalité, il pourrait être considéré comme adéquat et des problèmes tels que le blocage récent sera une relique du passé. Avant cela, cependant, les navires devront envisager la possibilité que leur voyage soit interrompu par un problème inattendu et pourtant si trivial.

Curieusement, le navire échoué est devenu une célébrité du jour au lendemain. Avec l'omniprésence actuelle des plateformes de médias sociaux et en raison de la simplicité de la question, le “Ever Given” était l'un des sujets les plus discutés et est devenu l'un des mèmes Internet les plus chauds. L'une des raisons en était que, comme l'a dit Ben Jenkins du Guardian, “le blocage était un événement d'actualité mondial assez simple à expliquer à un enfant” (Jenkins, 2021). Compte tenu de la plupart des problèmes mondiaux des dernières décennies, il s'agissait d'un problème vraiment remarquable et d'une simplicité rafraîchissante. Au cours de ma courte vie, le monde a traversé la “dotcom bubble”, la Grande Récession et plus récemment la pandémie de COVID-19 pour n'en nommer que quelques-uns, qui comprenaient tous des raisons compliquées et multicouches qui conduisent à des cascades de problèmes plus petits qui se transforment en crises mondiales, que ce soit en ce qui concerne Internet, les marchés aucun de ceux-ci ne s'approchent du problème de, citant à nouveau Ben Jenkins, “Big Boat Stuck”.

Les références

CNBC. (2021). CNBC. Retrieved from Suez Canal blockage is delaying an estimated \$400 million an hour in goods: <https://www.cnbc.com/2021/03/25/suez-canal-blockage-is-delaying-an-estimated-400-million-an-hour-in-goods.html>

CNN Business. (2021). CNN Business. Retrieved from Egypt impounds Ever Given ship over \$900 million Suez Canal compensation bill: <https://edition.cnn.com/2021/04/13/business/ever-given-seized-compensation-bill-intl/index.html>

George, R. (2021). The Guardian. Retrieved from Wind ... or worse: was pilot error to blame for the Suez blockage?: <https://www.theguardian.com/environment/2021/apr/03/wind-or-worse-was-pilot-error-to-blame-for-the-suez-blockage>

Jenkins, B. (2021). The Guardian. Retrieved from Hilarious, literal, preciously simple: Big Boat Stuck in the Suez Canal was the narrative we needed: <https://www.theguardian.com/world/commentisfree/2021/mar/30/hilarious-literal-preciously-simple-big-boat-stuck-in-the-suez-canal-was-the-narrative-we-needed>

The Guardian. (2021). The Guardian. Retrieved from Suez canal: Ever Given container ship freed after a week: <https://www.theguardian.com/world/2021/mar/29/suez-canal-attempt-re-float-ever-given-delay-salvage-tugboats>

The Guardian. (2021). The Guardian. Retrieved from Suez canal blockage: last of the stranded ships pass through waterway: <https://www.theguardian.com/world/2021/apr/03/suez-canal-blockage-last-ships-expected-to-pass-through-today>