

Encadré : Conséquences des difficultés d'approvisionnement pour la Suisse et la zone euro

Les goulets d'étranglement mondiaux en matière d'approvisionnement pèsent sur la reprise économique dans le monde entier. Après l'effondrement du premier semestre 2020, la reprise économique a entraîné une forte hausse de la demande de biens de consommation, tandis que la consommation de services est restée limitée du fait de la pandémie. Les capacités de production, notamment dans les pays asiatiques, n'ont donc pas pu suivre. Les capacités de transport maritime – navires, conteneurs, services de manutention dans les ports – sont également saturées. Les frais de transport ont ainsi massivement augmenté (graphique 22), ce qui se traduit non seulement par une forte hausse des prix de l'énergie, mais aussi par des augmentations similaires des prix d'achat pour les entreprises.

graphique 22 : Coûts du transport maritime de conteneurs

coûts moyens d'affrètement en dollars américains



source : Harper Petersen & Co

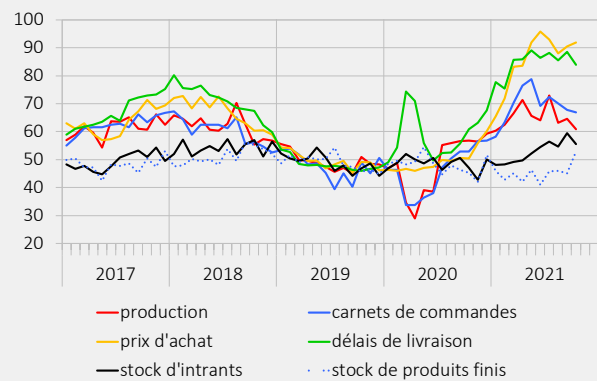
Cette situation a été fortement aggravée par la fermeture temporaire de grands ports chinois durant l'été en raison de la pandémie. À cela s'ajoutent des pénuries d'électricité – dues à des directives environnementales en Chine – qui ont entraîné des pertes de production et renforcé à leur tour les problèmes d'approvisionnement touchant divers produits intermédiaires⁵. Au niveau international, les entreprises manufacturières sont confrontées à des goulets d'étranglement, notamment dans l'approvisionnement en métaux et en bois, mais aussi en composants électroniques, en matières plastiques ainsi qu'en produits chimiques et pharmaceutiques.

Les problèmes de livraison freinent actuellement la reprise conjoncturelle en Suisse. Le carnet de commandes est certes encore très bien rempli. Le sous-indice concerné de l'indice des directeurs d'achat s'est maintenu à un niveau

très élevé en octobre, bien qu'il ait quelque peu baissé depuis son niveau record atteint en mai (graphique 23, ligne bleue). En revanche, l'évolution de la production n'a pas été jugée aussi positivement (ligne rouge). Cette situation est probablement due en grande partie aux difficultés d'approvisionnement et à la hausse des prix des biens intermédiaires. Certes, les stocks d'intrants ont été progressivement augmentés depuis quelques mois (ligne noire), mais de très nombreuses entreprises ont encore signalé de longs délais de livraison et des prix d'achat en hausse (respectivement lignes verte et jaune). En conséquence, la forte demande des derniers mois a également été couverte par une réduction graduelle des stocks de produits finis (ligne pointillée).

graphique 23 : Indice des directeurs d'achats pour l'industrie, Suisse

sous-indices, désaisonnalisés, seuil de croissance = 50



source : CS / Procure

En octobre, 48 % des entreprises industrielles ont déclaré que la production était restreinte par le manque de matières premières et de biens intermédiaires (graphique 24)⁶. Les secteurs industriels sont diversement touchés par les pénuries de produits intermédiaires. La construction automobile a été particulièrement impactée, toutes les entreprises interrogées faisant état d'entraves à la production. Mais de plus en plus de pénuries ont également été signalées dans l'industrie électrique la production de caoutchouc et de matières plastiques ainsi que dans la construction mécanique. En comparaison internationale, la situation de l'industrie suisse est donc similaire à celle de nos voisins européens.

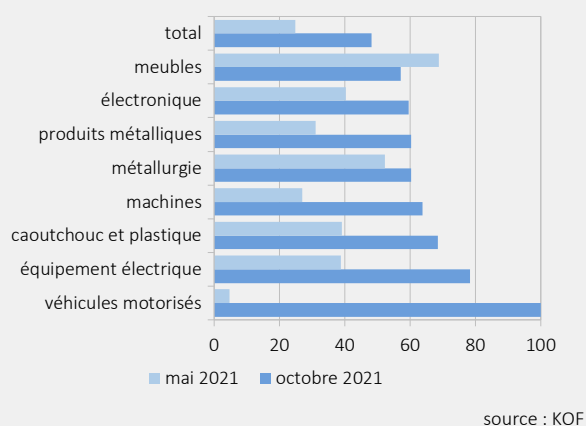
Si les carnets de commandes du secteur manufacturier dans la zone euro sont toujours très bien remplis à l'heure actuelle, il n'en reste pas moins que les obstacles à la pro-

⁵ Une partie de la production de magnésium, en Chine par exemple, a été interrompue. Le magnésium est un produit de base important pour la production d'aluminium et la Chine est le plus grand producteur mondial. Les représentants de la branche en Europe craignent des pertes de production imminentes pour la production nationale d'aluminium.

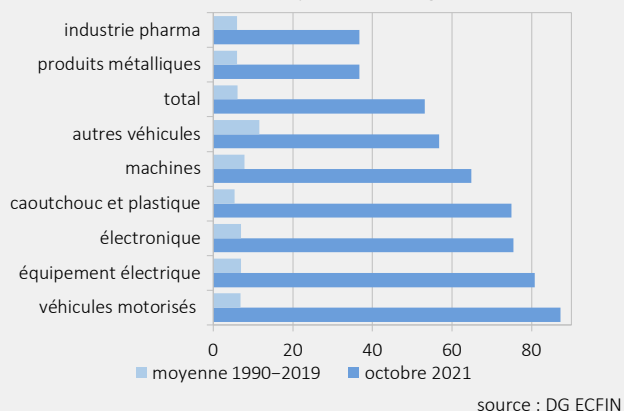
⁶ Cette question spécifique n'a été posée par le KOF que depuis le printemps 2021. Une comparaison historique n'est donc pas possible, mais le niveau « normal » des obstacles à la production devrait être nettement inférieur (à ce propos, voir la zone euro au graphique 25).

duction dus à la pénurie de matériaux ont atteint des niveaux sans précédent : en octobre, 51 % des entreprises du secteur manufacturier ont déclaré que leur production était entravée par le manque de matières premières et de biens intermédiaires. Les entreprises le plus impactées sont celles du secteur de la construction automobile, suivies par les fabricants d'équipements électriques et électroniques (graphique 25). L'industrie allemande est particulièrement touchée (86 %) en raison de sa structure sectorielle, tandis que des difficultés sont signalées dans une moindre mesure en Autriche (49 %), en France (43 %), en Espagne (27 %) et en Italie (18 %).

graphique 24 : Entraves à la production par pénurie de matières premières et de biens intermédiaires en Suisse divers secteurs, en % des entreprises interrogées



graphique 25 : Entraves à la production par pénurie de biens intermédiaires et de capacités, zone euro divers secteurs, en % des entreprises interrogées



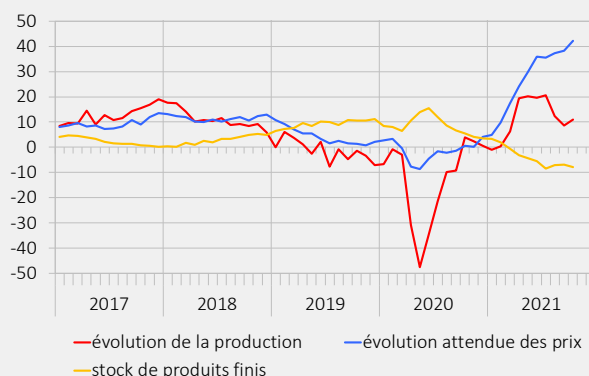
En dépit des goulets d'étranglement actuels, la plupart des entreprises de la zone euro ont pu continuer d'augmenter leur production au cours des derniers mois, même si c'est à un rythme ralenti (graphique 26). La construction automobile constitue une exception notable : vu le manque de

produits intermédiaires tels que les puces et les semi-conducteurs, la production dans ce secteur industriel a été réduite de manière assez importante.

En dépit d'augmentations de la production, la forte demande dans l'industrie manufacturière a dû être partiellement couverte en recourant aux stocks de produits finis. Environ 17 % des entreprises de la zone euro estiment que les stocks actuels sont trop faibles. Le solde de cette enquête (écart entre réponses positives et négatives) était de -8 %, proche du plus bas niveau historique enregistré depuis les débuts de l'enquête en 1991. Le solde négatif est particulièrement marqué chez les constructeurs automobiles (-31 %) ainsi que chez les fabricants de produits pharmaceutiques (-17 %) et d'équipements électriques (-14 %).

graphique 26 : Enquêtes dans l'industrie manufacturière de la zone euro

soldes, désaisonnalisés, en %



source : DG ECFIN

Tant en Suisse que dans la zone euro, il faut s'attendre à certaines répercussions des hausses de prix par les entreprises industrielles. En Suisse, une très forte proportion d'entreprises a l'intention d'augmenter ses prix de vente au cours des prochains mois : le résultat obtenu par cette enquête du KOF a atteint en octobre son plus haut niveau depuis 20 ans. Les résultats d'un sondage réalisé en octobre par Economiesuisse indiquaient que près de 60 % des entreprises et des associations interrogées prévoyaient de le faire⁷. Cela se reflète déjà dans l'évolution des prix à la production qui, par rapport à octobre 2020, ont augmenté de 3,1 %, ce qui n'était plus arrivé depuis la Grande Récession. Les hausses ont été particulièrement marquées pour les biens intermédiaires et les biens d'équipement, mais les biens de consommation ont également été touchés. En conséquence, selon l'indice national des prix à la consommation, l'inflation pour les biens de consommation durables (par ex. les meubles, les appareils ménagers, les voitures, les ordinateurs) au cours des derniers mois a été la plus forte depuis 1990. Dans la zone euro éga-

⁷ <https://www.economiesuisse.ch/fr/articles/les-penuries-deviennent-un-risque-conjoncturel>

lement, plus de 40 % des entreprises manufacturières interrogées prévoient déjà d'augmenter encore leurs prix dans les mois à venir. Le solde de cette enquête a atteint récemment un niveau sans précédent (graphique 26). Ces derniers mois, les prix à la production ont déjà sensiblement augmenté. L'ampleur des augmentations de prix dans les mois à venir et la part qui pourra être répercutée sur la clientèle varieront probablement d'un secteur à l'autre. Dans l'ensemble, la pression sur les prix devrait toutefois rester élevée au niveau international durant les mois qui viennent.

Ce d'autant plus que les difficultés d'approvisionnement devraient globalement durer encore un certain temps. Ainsi, les compagnies de navigation estiment que les dysfonctionnements dans le transport maritime de conteneurs ne pourront être complètement corrigés que dans un an. D'une part, les mesures d'hygiène et la baisse de

productivité qui en découle dans de nombreux ports devraient perdurer. D'autre part, il faut du temps pour que les conteneurs « bloqués » arrivent à nouveau dans les ports souhaités, car les capacités de transport sont surchargées. Or il ne faut pas s'attendre à de nouvelles capacités substantielles avant 2023. Comme le montrent les résultats de l'enquête d'Economiesuisse, de nombreuses entreprises tentent de diversifier ou de régionaliser leurs chaînes d'approvisionnement. Mais cela ne devrait pas se traduire par une détente sensible avant plusieurs trimestres. En même temps, il existe un besoin de reconstituer les faibles stocks, ce qui devrait maintenir la demande, donc les prix, à un niveau élevé.

Rédaction : Stefan Neuwirth (SECO, secteur Conjoncture)