

La disponibilité en pièces détachées, une menace à moyen terme pour l'agriculture

En raison de la pandémie du Covid-19, plusieurs lignes de production d'agroéquipements se sont arrêtées, pour les raisons sanitaires et logistiques. Si l'arrêt de ces lignes n'est pas une menace directe pour l'agriculture, les ruptures d'approvisionnement sur les pièces détachées pourraient en revanche pénaliser sérieusement l'activité agricole si l'arrêt des usines est amené à être prolongé.

Les nombreux arrêts de sites de productions

Plusieurs chaînes de productions d'agroéquipements ont été arrêtées ces derniers jours : Argo, Carré, CNH, Chevance, Class, Coutand, Fendt, Grégoire-Besson, JCB, Manitou, Massey Ferguson, MX, Sulky Burel, etc. Les motifs avancés concernent la protection des salariés mais aussi la chaîne logistique qui n'est pas fonctionnelle dans beaucoup de cas.

En effet, beaucoup de constructeurs sont confrontés à la fermeture de fournisseurs et sous-traitants, bloquant par conséquent, leurs propres chaînes d'assemblage en raison du manque de pièces et fournitures. De la même façon, John Deere basé en Allemagne à Mannheim n'a pas encore annoncé la fermeture de ligne d'assemblage, mais semble constater des ruptures d'approvisionnement telles que l'arrêt de certaines lignes semble inéducable.

Certains constructeurs sont confrontés au droit de retrait de leurs salariés, et font appel à l'intérim pour maintenir la production sur les chaînes de productions.

Le SAV maintenu pour les urgences, mais jusqu'à quand ?

Le SAV des constructeurs est généralement maintenu pour gérer les urgences, et un service minimum est prévu pour expédier les commandes de pièces détachées vers les concessionnaires et distributeurs. Ceci permet de gérer les accidents et casse de machines pour maintenir un parc matériel opérationnel chez les agriculteurs, l'amont agricole étant considéré comme prioritaire.

Néanmoins, ce schéma est limité dans le temps. Les magasins des constructeurs n'étant plus approvisionnés, au moins pour partie, des ruptures de stock sur les pièces détachées sont à prévoir dans les prochaines semaines si les sites de productions restent à l'arrêt.

Par ailleurs, il est nécessaire d'anticiper que le redémarrage de certaines usines, telles que les fonderies par exemple, impliquent des procédures de remise en route assez longues, pouvant nécessiter dans certains cas plusieurs jours ou semaines. C'est autant de temps où elles ne pourront toujours pas produire des pièces.

Ce sujet n'est pas propre à l'agriculture, et se pose aussi pour les autres activités clés classées secteur prioritaire. Ainsi, on peut retrouver des problématiques similaires pour les IAA sur les lignes de conditionnement, et la maintenance des frigos ou des véhicules réfrigérés par exemple.

Quelles solutions en cas de rupture de stock ?

Les périodes du printemps et de l'été impliquent une utilisation plus intensive des machines agricoles. La demande en pièces détachées augmente en conséquence, à la fois pour les pièces d'usures, et pour la réparation en cas de casse. Les ruptures de stock sont donc susceptibles d'entraîner l'immobilisation de certaines machines.

Les constructeurs ont généralement des réseaux de distribution taillés à l'échelle européenne, et l'ampleur de la pandémie ne permettra pas de re-mobiliser les acteurs intra-UE. Le réassort lorsqu'il sera possible passera donc plutôt par l'importation depuis les pays tiers. Des facilités au niveau des frontières douanières pourraient donc être anticipées pour fluidifier les réassorts.

Les concessionnaires disposent également d'un parc de machines d'occasion qui pourrait être mobilisé. Mais, il risque de vite trouver ses limites en raison de l'arrêt de lignes de montage de machines neuves, l'absence de renouvellement, et donc une moindre disponibilité sur les machines d'occasion.

Enfin, si la crise est amenée à durer, la saisonnalité des travaux agricoles à l'échelle du territoire permet d'envisager une mutualisation de certaines machines, qui pourraient être déplacées entre différentes régions. Néanmoins, certaines restrictions réglementaires devront être levées afin de faciliter le déplacement. Par exemple, l'obligation de démonter et déplacer par porte-engins les machines dont la largeur est supérieure à 2,55 m si elles ne peuvent pas justifier de travaux dans le département traversé est une contrainte forte qui doit être suspendue pour maximiser l'utilisation des machines en fonctionnement.

Des lignes directrices publiées par la Commission Européenne pour garantir la circulation des marchandises entre les frontières, mais une baisse importante du fret en France

Le 25 mars 2020, la Commission européenne a publié des guidelines sur la gestion des frontières, et visant à garantir la continuité du transport de marchandises sur tout le territoire de l'UE. Cette publication est consécutive aux difficultés de circulation constatées aux frontières internes de l'UE, certains chargements se retrouvant bloqués durant plus de 24 heures.

Aussi, la Commission demande aux Etats membres de mettre en place un réseau de transport transeuropéen (RTE-T), avec des voies dédiées au passage des frontières, « les voies vertes » (comme feu vert). Compte tenu des chaînes logistiques complexes, l'ensemble des transports de marchandises peuvent emprunter ces voies, dont les formalités imposées par les Etats Membres ne doivent être supérieures à 15 min. Même si l'accent est mis sur l'importance des flux pour les produits médicaux, et alimentaires, la Commission européenne refuse l'idée de prioriser certains flux logistiques aux frontières. Aussi, les biens relatifs à l'amont agricole tels que les pièces détachées ne doivent pas rencontrer de difficultés particulières pour le passage des frontières internes de l'UE.

En revanche, d'un point de vue technique, on observe une moindre disponibilité sur les capacités de fret en France en raison, comme d'autres secteurs, de l'absentéisme constaté par les entreprises de transports. Des difficultés dans la chaîne logistique (chargement par exemple), et le manque d'infrastructures ouvertes (stations-services, restaurant, etc.) se sont également ajoutées. La semaine dernière, la réduction des flux de fret fut estimée à 50 %. Cela complique et allonge le délai de livraison des pièces détachées chez les distributeurs et concessions et peut entraîner des immobilisations plus longues en cas de panne. Cela s'ajoute à l'activité réduite dans les concessions agricoles qui pénalisait déjà les délais de réparations.