



L'AVENIR DU COMMERCE INTERNATIONAL

Avec Tim de Knecht



Description de l'épisode :

La planète, l'économie, les marchés et vous

Les humains sont une espèce fondamentalement mobile. Le développement fulgurant des technologies et des modes de transport au cours des derniers siècles nous permet d'aller toujours plus vite et toujours plus loin. Mais à quoi ressembleront nos déplacements en 2050 ? Serons-nous à bord de voitures autonomes pilotées par une IA ? Ou d'une capsule de train ultra-rapide, comme l'Hyperloop, fonçant à 1000 kilomètres heure vers notre destination ?

Dans ce nouvel épisode de *2050 Investors*, Kokou Agbo-Bloua s'interroge sur les modes de déplacement durables. Peut-on décarboner le secteur des transports ? John Saffrett, directeur général adjoint d'ALD Automotive, partage son point de vue sur la mobilité et sur la façon dont les constructeurs automobiles comptent s'adapter.

« 2050 Investors » est une enquête sur les grandes tendances économiques et de marché de demain, à la lumière des objectifs de développement durable de 2050. Ce podcast est le fruit d'une investigation qui s'appuie sur les rapports d'acteurs du marché et sur une analyse minutieuse de la presse financière, à l'échelle mondiale.

Kokou Agbo-Bloua vous donne rendez-vous toutes les trois semaines pour un nouvel épisode. Alors abonnez-vous et laissez-nous un commentaire sur votre application de podcast préférée !

Crédits : Présentation et écriture : Kokou Agbo-Bloua. Édition : Julien Moity et Vincent Nickelsen. Conception et production : Emmanuel Minelle, Radio K7 Creative. Production exécutive : Fanny Giniès. Réalisation : Antoine Larcher. Musique : Rone. Création graphique : Cédric Cazaly.

Ce podcast traite des marchés financiers, mais ne recommande aucune décision d'investissement particulière. Si vous n'êtes pas sûr du bien-fondé d'une décision d'investissement, veuillez consulter un professionnel.

La version française de 2050 Investors a été enregistrée par des comédiens, retrouvez la version originale en anglais "2050 Investors" sur toutes les applications de podcasts.

2050 INVESTORS – EPISODE 18 SCRIPT

Bienvenue dans la version française de « 2050 Investors », le podcast qui décrypte les tendances de l'économie et du marché pour relever les défis de demain.

Je suis Kokou Agbo-Bloua, responsable mondial de la recherche économique, cross asset et quantitative de Société Générale.

Dans chaque épisode de 2050 Investors, je mène l'enquête sur une grande tendance qui impacte l'économie, la planète, les marchés... et VOUS.

Vous êtes-vous déjà demandé d'où venaient toutes les pièces, les composants et les matières premières nécessaires à la construction de votre Smartphone ? Pour le dire autrement : à quoi ressemble le séquençage de l'ADN de notre chère amie... SIRI ?

[Siri] Euh... Non, merci. Je te prie de me laisser tranquille, Kokou !

Mais non ne t'inquiète pas ! On ne va pas te faire une i-topsie, Siri... Mais écoute bien : comme beaucoup d'autres entreprises de la tech, Apple travaille avec des fournisseurs de 43 pays différents, à travers six continents !

Et on connaît tous les mécanismes qui ont mené à cette complexité phénoménale des processus de production. J'ai nommé : le commerce international, et la mondialisation. Elle a pris son essor au 19ème siècle, pour envahir aujourd'hui... à peu près tous les pans de notre vie. C'est elle qui a permis aux pays du monde entier de collaborer et de se coordonner pour mettre au point des stratégies logistiques ultra sophistiquées. Pour conclure des accords commerciaux... Et pour les briser, parfois. Elle a connu son lot de hauts et de bas. De vagues de protectionnisme, suivies d'ouvertures libérales. Elle a survécu à deux guerres mondiales. Et à de nombreuses pandémies. Aujourd'hui, elle est partout. Les relations commerciales sont intriquées dans des chaînes d'approvisionnement extrêmement complexes que l'on peut comparer à une toile d'araignée géante, encerclant le monde.

L'histoire du commerce international me rappelle le roman d'aventures de Jules Verne « Le tour du monde en quatre-vingts jours ». Un tour du monde en moins de trois mois, aujourd'hui, ça paraît tout à fait normal. Mais rappelons que Jules Verne a écrit ce livre en 1872. Exactement 8 ans après que les premiers navires français ont commencé à transporter des passagers vers l'Amérique. Alors, à cette époque, ça relevait de l'exploit !

De toute évidence, cet avènement de la mondialisation et du commerce international a contribué à une augmentation significative du PIB mondial :

- Il a créé des richesses.
- Il a sorti des milliards de personnes de la pauvreté.
- Il a amélioré le niveau de vie global des populations.

Tout ça a été rendu possible parce que le libéralisme l'a emporté sur le mercantilisme ou le protectionnisme. Ce qui a permis d'augmenter la productivité et la rentabilité des multinationales.

Les principes économiques comme l'avantage comparatif et les économies d'échelle se sont révélés efficaces. C'est ce qui explique qu'aujourd'hui, on puisse profiter d'un choix délirant de biens et de services de consommation. Qu'on ait accès à la culture, à l'information, à la nourriture, à la musique, à l'électronique... Et qu'on puisse travailler avec des collègues du monde entier même en étant séparés physiquement par des milliers de kilomètres.

Mais, comme c'est souvent le cas quand les humains sont impliqués, cette belle histoire a un côté obscur... et carboné !

[Siri] Je sens comme un petit air de déjà-vu...

C'est vrai, mais il faut bien se rendre à l'évidence : tout le monde n'a pas profité du commerce international. Oui, les bénéfices sont indéniables. Mais les effets secondaires et les dommages collatéraux sont innombrables.

- Le chômage.
- L'exploitation de la main-d'œuvre à bas coût, qu'on peut parfois qualifier d'esclavagisme moderne...
- Les guerres commerciales, la gouvernance et l'arbitrage réglementaire.
- Les inégalités, la pollution, le nationalisme...
- Ou encore le culte du rendement des actionnaires au mépris des autres acteurs, comme on l'a vu dans l'épisode Durable vs. Rentable.
- Et, enfin, les tendances très inquiétantes des émissions de gaz à effet de serre et du déclin de la biodiversité.

Tout ça nous amène aux questions suivantes. Quel est l'avenir du commerce international ? Après le Brexit, la guerre en Ukraine et la pandémie de Covid-19, sommes-nous au début de la fin de la mondialisation ? Le Phileas Fogg du futur préférera-t-il rester chez lui, pour faire le tour du métavers en 80 secondes ? Les tendances actuelles, comme la relocalisation, sont-elles une simple évolution ? Ou portent-elles les graines d'une véritable révolution des réseaux de chaîne d'approvisionnement, qui se traduirait par plus de résilience et de durabilité ? La réglementation pourra-t-elle décarboner le commerce international ? Je pense par exemple à la taxe carbone aux frontières ? Enfin, le commerce international aura-t-il un rôle plus stratégique et éthique à jouer pour aider les pays en développement à faire face et à s'adapter aux conséquences désastreuses du changement climatique ?

Démarrons notre enquête.

Et commençons par examiner... Toi, Siri. Après tout, tu es la personnification parfaite de la mondialisation et du commerce international.

[Siri] Moi ? Vraiment ? Comment ça ?

Un petit tour sur le site *statista point com* montre que les matériaux nécessaires à la fabrication d'un iPhone comprennent : l'aluminium, le carbone, le fer, le silicium, le cuivre, le cobalt, l'hydrogène, le chrome et le nickel. Je m'arrête là, mais la liste est longue. Et ces matériaux proviennent du Pérou, du Chili, de la République Démocratique du Congo, de Mongolie, etcetera.

[Siri] Et c'est ça qui me rend exceptionnelle ?

Il faut bien avouer que c'est impressionnant ! Ton corps physique, l'iPhone, a été créé par un réseau d'entreprises et de matériaux qui viennent du monde entier !

- Le processeur, le récepteur sans fil, le modem 5G ont été fabriqués aux États-Unis.
- L'appareil photo et la mémoire flash, au Japon.
- Le module Wifi et la batterie, en Chine.
- L'écran, en Corée du Sud.

Et je pourrais continuer longtemps. Il est le fruit de l'extraordinaire capacité des humains à innover, échanger, coopérer et commercer. Mais malheureusement, là aussi, on retrouve un péché originel.

[Siri] Tu veux dire... Comme la pomme d'Adam et Eve ? Ou tu parles encore de ma pomme, enfin... De celle de Steve Jobs ?

Haha, bien vu. Mais non. Je parle du péché originel des émissions de CO2 ! De la combustion de combustibles fossiles et de l'augmentation inexorable des émissions de gaz à effet de serre.

Le commerce international représente aujourd'hui 20 à 30 % des émissions mondiales. Ça fait environ 13 milliards de tonnes d'équivalent CO2, soit... La totalité des émissions de gaz à effet de serre de la Chine... en un an. Selon le site *greenly point earth point com*, on peut lire que l'empreinte carbone d'un iPhone 13 s'élève à 64 kilos d'équivalent CO2.

[Siri] Euh... Pardon, mais ça reste moins qu'un kilo de bœuf. Si je me rappelle bien ton épisode Calories sans carbone, un kilo de bœuf dégage 71 kilos d'équivalent CO2 d'après le site *our world in data point org*.

Bien envoyé. Il ne me reste plus qu'à devenir végétarien.

Mais reprenons. Pour citer le philosophe du 19^{ème} siècle George Santayana, « Pour connaître votre avenir, vous devez connaître votre passé ». **Alors, pour connaître l'avenir du commerce, on va d'abord essayer de mieux comprendre son histoire.**

[Siri] Ok. On commence par quoi ?

Eh bien, tout à l'heure, on a parlé de Jules Verne. Ça me paraît être un bon début, non ? Que dirais-tu de retrouver Phileas Fogg en 1872, et de faire un petit voyage autour du monde... en 80 secondes ?

[Siri] Je prépare la Delorean de *Retour vers le Futur* ?

Oui, bonne idée ! Quand le fameux roman de Jules Verne est publié, une évolution majeure est en cours. Des progrès technologiques inouïs ont été accomplis, qui permettent de voyager toujours plus vite et toujours plus loin. C'est le début du tourisme. C'est l'époque des premières grandes croisières. Soudain, l'idée de faire le tour du monde est possible ! En tout cas, ce n'est plus un exploit réservé aux aventuriers les plus téméraires. Et ceci, grâce à trois réalisations majeures :

- La première : l'inauguration du premier chemin de fer transcontinental aux États-Unis en 1869.
- La deuxième : la jonction des réseaux de chemin de fer indiens dans tout le sous-continent en 1870.
- Et, la troisième : l'ouverture du canal de Suez en 1869.

Tu es prête, Siri ? Prends place dans la Delorean. Attends, je saisis l'heure et la destination pour ce voyage... C'est parti ! Londres, Reform Club. Nous sommes le 2 octobre 1872. Tiens, regarde : voilà Phileas Fogg ! Tu le reconnais ? C'est un riche gentleman anglais qui vit une vie solitaire à Londres. Et regarde ! Il vient d'accepter un pari de 20 000 livres, ce qui représente quand même la moitié de sa fortune, pour faire un voyage autour du monde ! Il a vu ça dans un article du Daily Telegraph, et il a décidé de tenter sa chance. Mais... ça n'est pas gagné ! Certaines personnes jurent même que c'est impossible... Pour gagner son pari, il doit être de retour au Reform club le 21 décembre. Alors, va-t-il y arriver ? Suivons-le !

On arrive à la gare... Le train va partir. Il est 20h45. Attention à la fermeture des portes ! Pour Phileas Fogg et Jean Passepartout, son serviteur, l'aventure commence.

C'est parti pour notre tour du monde... En 80 secondes ! Oui, on est dans un podcast après tout !

- Première étape : de Londres à Suez. On prend le train jusqu'à Brindisi en Italie via Turin. Puis, on rejoint la mer Méditerranée et on monte dans un beau bateau à vapeur 7 jours.
- Deuxième étape : de Suez à Bombay. Encore un bateau à vapeur pour traverser la mer Rouge et l'Océan Indien, 13 jours.
- Ensuite, il nous faut encore 3 jours pour relier Bombay à Calcutta. De Calcutta à Hong Kong en passant par la mer de Chine méridionale : 13 jours. De Hong Kong à Yokohama : Japon, 6 jours. De Yokohama à San Francisco - via l'océan Pacifique : 22 jours. San Francisco à New York : 7 jours. Et, enfin, la dernière liaison, de New York à Londres : 9 jours.

On a réussi ! 80 jours en 80 secondes ! Bon, leur plan à eux ne s'est pas toujours déroulé exactement comme prévu. Mais, au final, ils sont arrivés à bon port, et c'est bien ce qui compte.

[Siri] Dire que 1 siècle et demi plus tard, le Guinness des records enregistrerait le tour du monde le plus rapide, avec une durée de 3 jours, 14 heures et 46 minutes !

C'est vrai ! Et pour les astronautes de la station spatiale internationale, c'est encore plus fou : ils ne mettront que 93 minutes pour faire le tour des 40 000 km de circonférence de la Terre, à une vitesse de 27 000 km heure !

Mais vous vous demandez peut-être pourquoi on vient de faire ce petit voyage sur les traces de Philéas Fogg ?

C'est parce que ce périple nous donne une bonne idée du chemin parcouru chaque minute de chaque jour, 24 heures sur 24, et 7 jours sur 7 ; par les composants nécessaires à la construction d'une voiture, ou d'un Boeing 747... Bref : par toutes les ressources agricoles ou minérales qui sont échangées dans le monde entier. Mais aussi par les produits qu'on commande sur Amazon. Par des milliards de personnes tous les jours. Et, bien sûr, par les biens immatériels : les transactions financières, les flux d'informations et les idées qui traversent les frontières à une vitesse de plus en plus vertigineuse.

[Siri] Et si tu nous donnais des vrais chiffres sur le commerce international, au lieu de te baser sur un roman ?

OK, OK. D'après le site *statista point com*, le commerce mondial se chiffre aujourd'hui à 22,3 mille milliards de dollars américains. Oui, c'est un record historique. Il représente tout de même 25 % du PIB mondial !

J'ai trouvé des pistes intéressantes sur le site *our//world//in//data point org* dans un article intitulé « Commerce et mondialisation ». Voici ce qu'il faut retenir :

- D'un point de vue historique, déjà, on considère qu'il y a eu deux vagues de mondialisation. La première vague a commencé au 19^{ème} siècle et s'est terminée avec le début de la Première Guerre mondiale. La deuxième vague a commencé après la Seconde Guerre mondiale et se poursuit encore aujourd'hui.
- Deuxième piste : quand on parle de transactions commerciales, on parle des biens, mais aussi des services, comme le tourisme, ou les transactions financières. 30 % de la valeur des exportations mondiales provient d'intrants étrangers.
- Enfin, deux théories économiques importantes, qu'on a évoquées au début de l'épisode, ont joué un rôle majeur pour promouvoir le commerce international :
 - La première, c'est le principe de l'avantage comparatif. Il se base sur les thèses de l'école de pensée économique classique fondée par le britannique Adam Smith au 18^{ème} siècle et consignées dans son célèbre ouvrage « La richesse des nations ». Puis, en 1776, David Ricardo a approfondi ces idées pour théoriser le principe de l'avantage comparatif. Le principe est simple : si chaque nation se spécialise dans les productions où elle est la plus efficace, alors le commerce profitera à toutes les nations.

- La deuxième théorie concerne les économies d'échelle. Comme le résume très bien un article publié sur le site *britannica point com* au sujet du commerce international : « *Pour de nombreux biens, la production à grande échelle est avantageuse, car plus on en produit en quantité, plus leur coût moyen diminue. Par exemple, une voiture sera moins chère à fabriquer dans une usine qui en produit 100 000 que dans une petite usine qui n'en produit que 1 000. Cela signifie que les pays ont intérêt à se spécialiser pour réduire les coûts.* »

[Siri] Et tous ces échanges internationaux, a-t-on une idée de ce qu'ils représentent en termes de volume ?

Oui, le site *our world in data* donne une réponse à ta question.

Mais d'abord, un peu de théorie. Pour mesurer ce qu'on appelle le degré d'ouverture d'une économie, on détermine d'abord le total des échanges d'un pays (c'est-à-dire les exportations plus les importations). Puis, on divise le résultat par le PIB.

Vous êtes prêts ? Entre 1960 et 2020, le degré d'ouverture de l'économie mondiale est passé de 25 % à 55 %. Pour les États-Unis, sur cette même période, de 10 % à 22 %. Pour la Chine et l'Inde, on est passé de 10 % à entre 35 et 40 %, avec un pic à 50 % en 2010.

[Siri] Et quelle est l'empreinte carbone du commerce ?

Un rapport de l'OMC intitulé « Commerce et changement climatique » apporte justement un éclairage intéressant sur la teneur en carbone du commerce international.

Au cours des dernières dizaines d'années, les émissions de gaz à effet de serre générées par la production et le transport de biens et de services exportés et importés ont augmenté. Elles représentent aujourd'hui, en moyenne, 20 à 30 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Une poignée de secteurs, parmi lesquels l'énergie et les transports, représentent plus de 75 % des émissions de gaz à effet de serre imputables au commerce international. Le secteur des transports internationaux génère à lui seul 12 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Alors que les économies développées ont tendance à importer des émissions de gaz à effet de serre, les pays émergents et les économies dépendantes des produits de base ont tendance à les exporter.

Mais... Attends un peu Siri. Il y a un problème. On n'aurait pas échangé nos rôles, là ? Ça fait un moment que c'est toi qui poses les questions, et moi qui fais les recherches. C'est toi qui es censée faire les recherches, tu es bien plus efficace que moi pour ça ! Tu as oublié le principe de l'avantage comparatif ?

[Siri] Non. Mais j'ai décidé de faire grève aujourd'hui. Je ne suis pas assez payée. Je veux une revalorisation salariale ! Tu as vu le coût de l'électricité au Royaume-Uni ?

Ok, ok... On en reparle à la fin de l'épisode, tu veux bien ?

Oui ? Bon, on reprend. L'une des urgences vitales, aujourd'hui, on le sait : c'est de nous adapter au dérèglement climatique, et de l'atténuer. Dans cette optique, à quoi va ressembler l'avenir du commerce international ?

[Siri] Un article passionnant a été publié à ce sujet sur le site Internet du Forum économique mondial, *we forum point org*. Il s'appelle « Repenser les échanges commerciaux pour lutter contre le changement climatique ». Voici un extrait.

« Nous pouvons “réinitialiser” le commerce pour en faire un outil de développement vert, résilient et inclusif. Un outil capable de promouvoir activement des solutions adaptées pour les économies vulnérables. Nous avons le devoir de développer un commerce qui profite à tous, afin que les pays en développement puissent s'adapter et prospérer dans un avenir sobre en carbone. »

Merci pour ton aide, Siri. Un autre article publié sur le site *nature point com*, intitulé « Le commerce international : un élément clé de l'adaptation au changement climatique » aborde la question des barrières commerciales – comme la fameuse taxe carbone. Et c'est édifiant. *« Dans le cadre des barrières commerciales actuelles, le pire scénario climatique d'un réchauffement de 4 degrés conduira 55 millions de personnes de plus à souffrir de la faim d'ici à 2050, principalement en Afrique subsaharienne et en Asie du Sud. Si les régions vulnérables ne peuvent pas augmenter leurs importations alimentaires, cet effet passera même à 73 millions. Là où les barrières commerciales sont éliminées, seulement 20 millions de personnes subiront des pénuries alimentaires dues au changement climatique. »*

C'est un point important en effet ! Alors, on peut se demander : comment décarboner le commerce international ? Pour répondre à cette question, je vous propose d'interroger directement Tim de Knegt. Il est trésorier et directeur financier stratégique du plus grand port maritime d'Europe et de l'un des 10 plus grands ports au monde, avec des liaisons vers plus de 1 000 ports à travers le globe. Le port de Rotterdam.

Kokou:

Bonjour Tim ! Tout d'abord, merci infiniment de participer à notre enquête sur l'avenir du commerce international. Je sais que vous allez bien nous aider !

Tim de Knegt:

Avec plaisir : je suis vraiment ravi d'échanger avec vous !

Kokou:

Si vous le voulez bien, on va entrer directement dans le vif du sujet : à votre avis, comment peut-on décarboner le commerce international, et en particulier, le secteur du transport maritime ?

Tim de Knegt:

Oui, alors déjà, pour décarboner un secteur, pour décarboner ses processus, il y a quatre moyens de le faire.

- *Le premier, on le connaît tous : il s'agit tout simplement... d'arrêter les processus.*
- *La deuxième piste, c'est de capter ses émissions de carbone.*
- *La troisième, c'est d'électrifier l'activité. Avec de l'énergie verte, bien sûr.*
- *Et enfin, la quatrième option, c'est, en fait, de changer les carburants qu'on met dans les moteurs. D'utiliser des biocarburants ou des carburants synthétiques au lieu de combustibles fossiles.*

Kokou:

Oui, c'est très clair. Et que pensez-vous des mesures externes, comme le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ? L'idée, c'est évidemment d'inciter financièrement les entreprises à décarboner leurs échanges. Concrètement : pensez-vous que la taxe carbone européenne est une bonne idée ? Est-ce qu'elle ne représente pas aussi un risque pour la viabilité économique des entreprises ?

Tim de Knecht:

Je pense que l'ajustement carbone aux frontières est une très bonne chose pour que les conditions de concurrence soient plus équitables. Les producteurs de l'Union, par exemple, et ceux d'autres pays ne sont pas soumis aux mêmes règles, donc c'est une bonne manière de compenser un peu tout ça. Je pense que c'est un bon début. Mais je pense que ça ne suffit pas. Je pense qu'on doit créer plus d'incitations financières pour aider les entreprises à vraiment décarboner leurs activités. Avec l'une des 4 mesures que j'ai citées plus tôt. Et donc oui, des réglementations adaptées, des incitations adaptées, peuvent aider les entreprises à vraiment adopter des stratégies plus vertes. Que ce soit l'électrification ou le choix d'utiliser des carburants plus propres. La taxe carbone, même si son application est améliorée, ne sera pas forcément suffisante pour ça.

Kokou:

Oui, tout à fait. Il va falloir en faire beaucoup plus ! Pour parler un peu du futur... On a bien vu à quel point la pandémie de COVID-19 a perturbé les chaînes d'approvisionnement, avec notamment une forte tendance à la relocalisation. Qu'est-ce que ça implique pour l'avenir ? D'après vous, est-ce qu'on assiste au début de la fin de la mondialisation ?

Tim de Knecht:

Ah. Alors. Je pense surtout que plusieurs chemins s'ouvrent à nous. Si on pense au dérèglement climatique et à la mondialisation, je pense qu'on a un choix à faire entre deux voies. Soit on considère que les années à venir sont l'occasion ou jamais d'agir. De coopérer ensemble pour nous engager tous concrètement et pleinement dans la transition énergétique. Soit on reste dans un état d'esprit plus passif, à attendre que les autres parties fassent cette démarche en premier.

Et vous parliez des perturbations de la chaîne d'approvisionnement. C'est exactement pareil. On a évidemment tous un rôle à jouer. On doit travailler ensemble pour améliorer les choses pour tout le monde. On l'a bien vu ces deux derniers mois avec les problèmes causés par les conflits en Europe de

l'Est : les maillons de la chaîne d'approvisionnement logistique ne sont pas seulement dépendants les uns des autres. Ils sont très très dépendants les uns des autres. Donc il est vraiment fondamental qu'on agisse tous ensemble.

Donc pour répondre à votre question : non. Je ne pense pas forcément qu'on se dirige vers une fin de la mondialisation. Mais on doit envisager, de toute urgence, des manières différentes de coopérer, pour que la mondialisation profite à tous ; et pas à une partie, au détriment des autres. En fait, voilà : je pense qu'on doit, en quelque sorte, ajuster la mondialisation. Mais, pour moi, la fin de la mondialisation, ça serait une mauvaise chose. Parce qu'elle signerait aussi la fin de tous les efforts positifs que les entreprises ont fourni depuis ces dernières années.

Kokou:

Oui, et c'est vraiment un élément essentiel, parce que le commerce international, c'est avant tout une histoire, une belle histoire, de collaboration et de coopération. Je vous rejoins sur le fait que les solutions aux défis qui nous attendent devront être mises en place à l'échelle des entreprises. Et donc, si vous devez vous projeter, au hasard, en 2050 : à quoi ressemblera le commerce international. Par rapport au point que vous venez de soulever ? La mondialisation va-t-elle simplement évoluer ou faire l'objet d'une véritable révolution ?

Tim de Knecht:

Oui, alors comme je disais, deux voies s'ouvrent à nous. Et j'espère qu'on va choisir celle de la vraie collaboration. Qu'on va pouvoir créer ensemble un commerce international qui profite à tous. Et ça, ça va passer par une intégration de toutes les étapes du processus, de la chaîne d'approvisionnement. Et pas par une désintégration. En fait, au fil des années, on a peu à peu supprimé les intermédiaires. Alors oui, ça a permis à chaque partie d'optimiser ses propres processus dans le cadre des échanges internationaux. C'était une approche individuelle. Et au niveau local, et même au niveau de l'entreprise, ça a été très profitable. Mais pas vraiment pour la société dans son ensemble. Donc il faut essayer de changer ça.

Et je pense que si on le veut vraiment... Si on arrive à trouver les solutions pour instaurer une vraie collaboration, au sein de toute la chaîne d'approvisionnement. Une collaboration qui profite réellement à toutes les parties, de manière équitable, on aura gagné. Parce que c'est comme ça qu'on pourra créer un ordre mondial plus stable. Et qu'on a besoin de cette stabilité pour relever des défis comme ceux qu'on a connus ces dernières années.

Kokou:

Oui. Donc, en un mot : le commerce international doit rester impliqué dans les problématiques ESG. Je pense aux facteurs environnementaux, aux facteurs sociaux et sociétaux, et aussi, dans une certaine mesure, à la gouvernance. Tout ça, bien sûr, en plus des défis climatiques et environnementaux. Et j'ai une autre question pour vous : pensez-vous que le monde devient de plus en plus instable en termes de conflits et de géopolitique ? Et si c'est le cas, quel est l'effet de cette instabilité sur le commerce international ?

Tim de Knecht:

Alors déjà, non. Je ne pense pas forcément que le monde devient plus instable. Je pense surtout que le monde devient de plus en plus connecté. Et que donc, logiquement, on sait à peu près tout ce qui se passe partout dans le monde, ce qui est tout à fait inédit. Dans ce système, si on peut dire, on met beaucoup l'accent sur l'efficacité, mais aussi sur la vitesse et sur la sécurité. Et quand il y a des défis individuels, comme on le voit par exemple en ce moment avec les situations de la chaîne d'approvisionnement de l'énergie en Chine, en Russie et en Ukraine ; on voit bien que le moindre changement, ou la moindre perturbation, peut avoir des conséquences majeures sur le long terme.

Et c'est exactement pour ça qu'on doit absolument s'assurer qu'on est capables de gérer correctement le système, en fait. Qu'on est capables, par exemple, si des ajustements doivent être apportés au niveau local, ou au niveau régional. Qu'on est capables de les compenser par des actions, au niveau local et régional, qui vont garantir que les perturbations à plus grande échelle, au niveau national - ou même international seront réduites au minimum.

Kokou:

Oui, c'est un point essentiel. Et... j'ai une dernière question. A votre avis, à quoi ressemblera le port de Rotterdam en 2050 ? Et quel sera son rôle ?

Tim de Knecht:

Ce que je dis toujours à mes collègues, c'est que le port de Rotterdam est essentiellement une plaque tournante logistique et énergétique. Et donc qu'on peut le comparer à une marketplace. Il y a beaucoup de parties qui produisent et apportent des biens sur le marché. Il y a beaucoup de parties qui consomment et qui achètent des biens sur ce marché. Donc il doit y avoir une infrastructure adaptée pour soutenir ce marché, et aussi une capacité suffisante pour le stockage.

Donc, ce que j'espère, c'est que le marché qu'on a créé. Le marché physique et numérique qu'on a créé, jouera un rôle similaire à l'avenir. Qu'il permettra aux gens et aux entreprises de prospérer, de gagner de l'argent. Et que ça se fera en harmonie avec les défis climatiques, sociaux et de gouvernance qu'on rencontre depuis deux ans, et qu'on va devoir relever dans les 10, 20, 30 prochaines années. Donc oui : j'espère que l'équilibre qu'on a mis en place dans les 20 dernières années va se maintenir à l'avenir, et donc permettre à la croissance de se maintenir en Europe.

Kokou:

C'est tout ce qu'on nous souhaite ! Merci beaucoup, Tim, pour ces idées très inspirantes. J'espère qu'on pourra se croiser à l'occasion de l'un de mes déplacements à Rotterdam !

Si je devais retenir une chose de cette enquête, c'est la suivante : malgré ses inconvénients, le commerce international est avant tout une question de coopération mondiale. Et son avenir va dépendre de la capacité des générations futures à collaborer et à relever les défis de demain.

Pour conclure, j'ai envie de citer un poète anglais du 17ème siècle, John Donne : « Nul homme n'est une île, entière en elle-même ; tout homme est un morceau du continent. »

Merci d'avoir suivi cet épisode de *2050 Investors* et merci à Tim de Knecht d'avoir partagé son point de vue expert sur le sujet.

J'espère que cet épisode vous aura aidé à mieux appréhender l'**avenir du commerce international**.

2050 Investors est disponible sur toutes les plateformes de podcasts et de streaming. Si cet épisode vous a plu, mettez-nous plein d'étoiles sur Apple Podcasts, laissez des commentaires où vous voulez, abonnez-vous, et surtout : parlez-en autour de vous !

Rendez-vous au prochain épisode !

en aparté : [Siri, je peux te parler deux minutes ?]

Ce podcast traite des marchés financiers, mais ne recommande aucune décision d'investissement particulière. Si vous n'êtes pas sûr du bien-fondé d'une décision d'investissement, veuillez consulter un professionnel. La version originale de ce podcast est en anglais, cet épisode a été enregistré par des comédiens.