

Les routes de l'économie-monde

1 Le triomphe de la mer

2 Le transport maritime et ses limites

3 De nouvelles routes de la soie ?

Introduction : les exigences de l'économie-monde

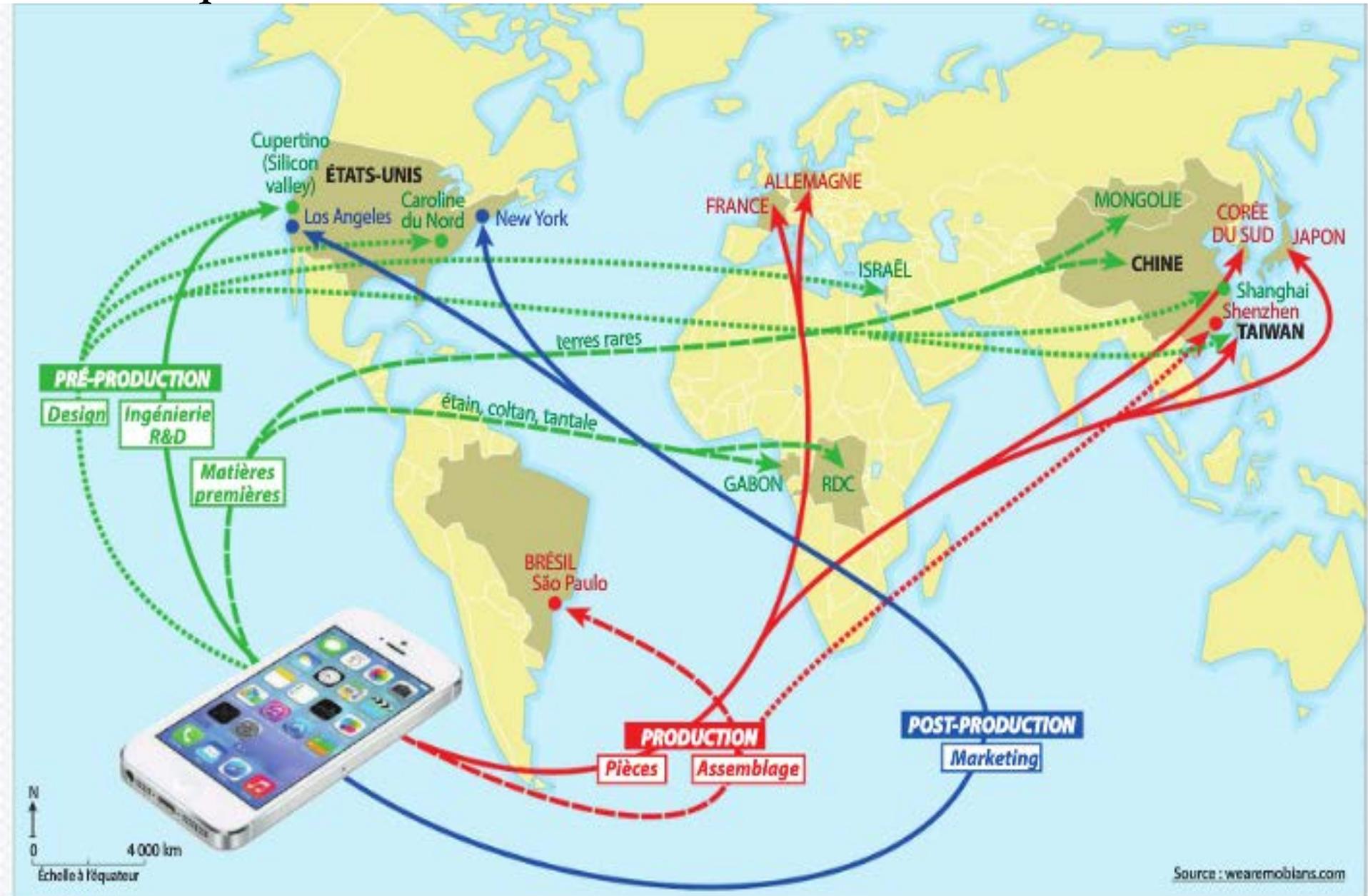
Les échanges entre entreprises et au sein des entreprises s'intensifient du fait de la DIPP (exemple de l'Airbus A 380) et des chaînes de valeur.

Ces échanges font l'objet de nombreuses exigences :

- la rapidité de livraison (surtout en périodes de fêtes)**
- la souplesse (capacité de passer rapidement d'un mode de transport à un autre, d'une marchandise à une autre...)**
- la sécurité : la multiplication des échanges entraîne mécaniquement la multiplication des risques (accidents, vols et piratages...)**
- le coût : il peut annihiler les avantages comparatifs de l'implantation dans un pays.**

Problème : ces exigences peuvent devenir contradictoires, surtout au niveau du coût.

Ces contraintes peuvent être visualisées au travers des routes de l'iPhone qui retrace à lui seul les routes de l'économie-monde.



1 Le triomphe de la mer

Que ce soit sur le plan historique ou stratégique, la route qui a toujours semblé répondre le plus complètement à ces exigences est la voie maritime.

Elle permet en effet de répondre à au moins deux impératifs :

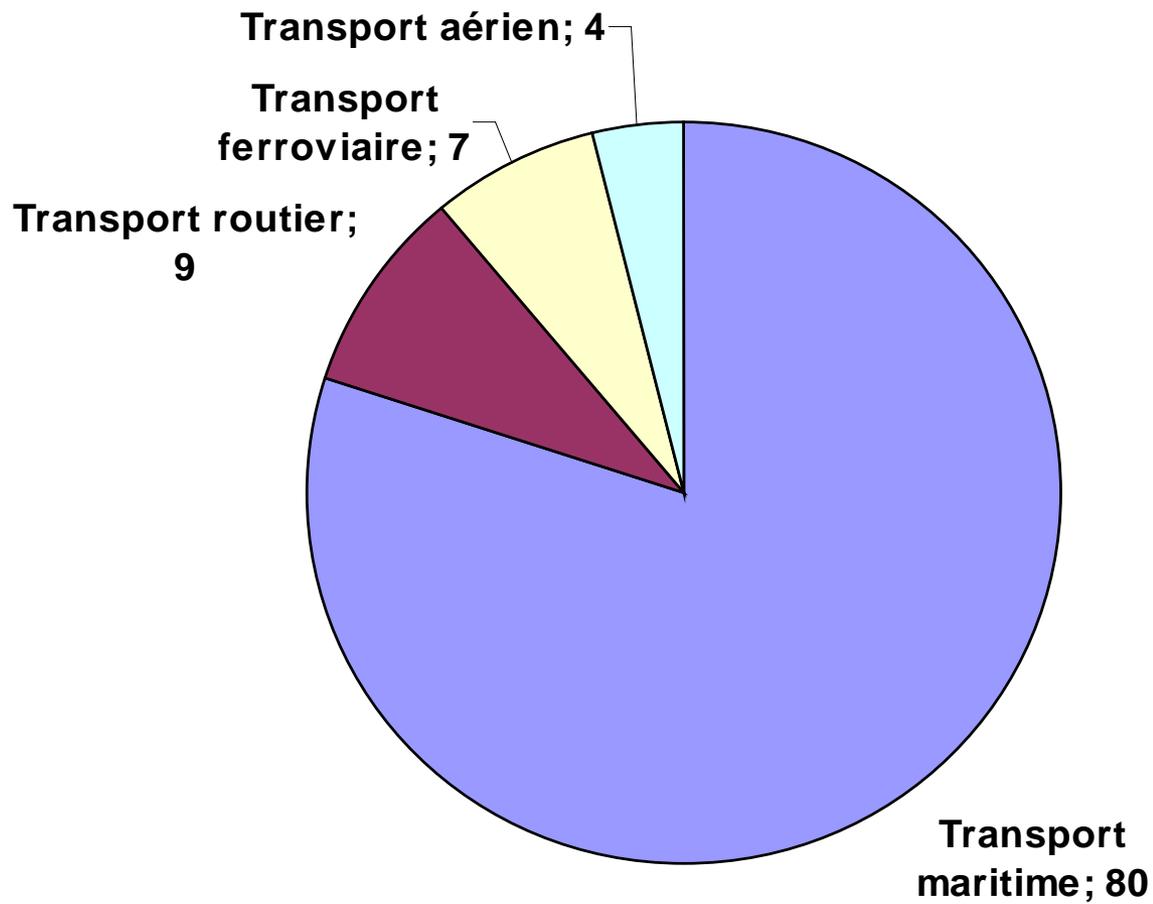
- le transport maritime est le moins coûteux car on peut désormais mettre sur les porte-conteneurs une quantité impressionnante de marchandises.

Le porte-conteneurs a été inventé en 1956 aux Etats-Unis et il est à la base des échanges.

Aujourd'hui, la taille la plus courante est de 10 000 conteneurs EVP : équivalent vingt pieds, qui est la taille standard d'un conteneur.

Mais certains conteneurs font désormais 40 pieds (soit deux EVP) et nous verrons que la taille des porte-conteneurs les plus gros ne cesse de progresser : 21 413 EVP aujourd'hui.

Part des moyens de transport dans le total des échanges internationaux en % en 2015



Il y a actuellement en services dans le monde 5 989 porte-conteneurs qui peuvent porter 20.97 millions de conteneurs EVP soit 258.6 millions de tonnes de fret de marchandises.

Le transport maritime est également moins coûteux du fait qu'il n'y a, la plupart du temps, que deux pays concernés : le pays de départ et le pays d'arrivée, ce qui simplifie les formalités administratives et les taxes douanières.

Si par exemple on compare au train, le transport maritime est plus long : pour faire un trajet Chine/Europe il faut 30 jours pour un porte-conteneurs et 18 jours pour un train.

Mais sur un porte-conteneurs on peut mettre entre 10 000 et 20 000 conteneurs EVP, alors que sur un train on ne met pas plus de 88 conteneurs.

On comprend donc tout de suite qu'avec le transport maritime on a besoin d'infiniment moins de rotations qu'avec un train, même très long.

- le transport maritime paraît également plus sûr : les gros porte-conteneurs sont assez indifférents aux aléas climatiques même les plus puissants et il y a peu de risques d'être stoppés aux frontières.

Même le brigandage est moins important ; nous verrons que la piraterie peut poser problème, mais il n'est tout de même pas simple de prendre d'assaut un porte-conteneurs de 20 000 EVP.

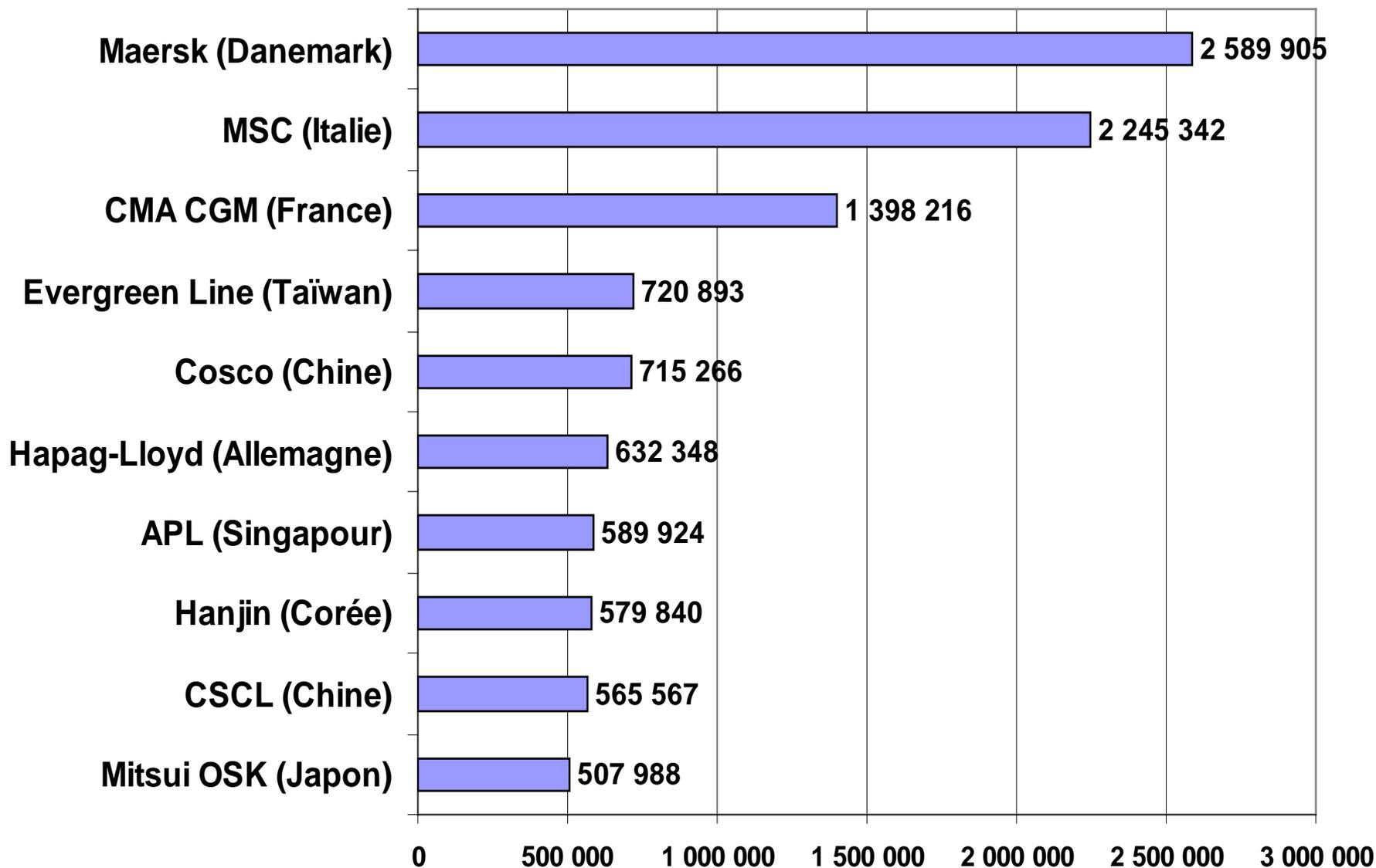
Ce succès du transport maritime a bien entendu entraîné le développement des compagnies maritimes : trois d'entre elles dominent largement le marché, et elles sont européennes.

Sur ce marché des compagnies, la grande tendance est à la concentration. Par exemple, CMA CGM vient d'acquérir American President Lines ce qui lui permet de passer d'une part de marché de 8.9% à 11.6%.

Cette concentration s'explique principalement par les investissements à consentir pour la construction des bateaux.

Les 10 premières compagnies maritimes mondiales (en millions de conteneurs EVP transportés) en 2016

Alphaliner 2017



Nous pouvons remarquer la place intéressante de la CMA CGM (compagnie maritime d'affrètement, compagnie générale maritime).

Son siège social est à Marseille. Elle a été fondée en 1978 (CMA) et en 1996 (achat de la CGM) par Jacques Saadé (né en 1937 à Beyrouth).

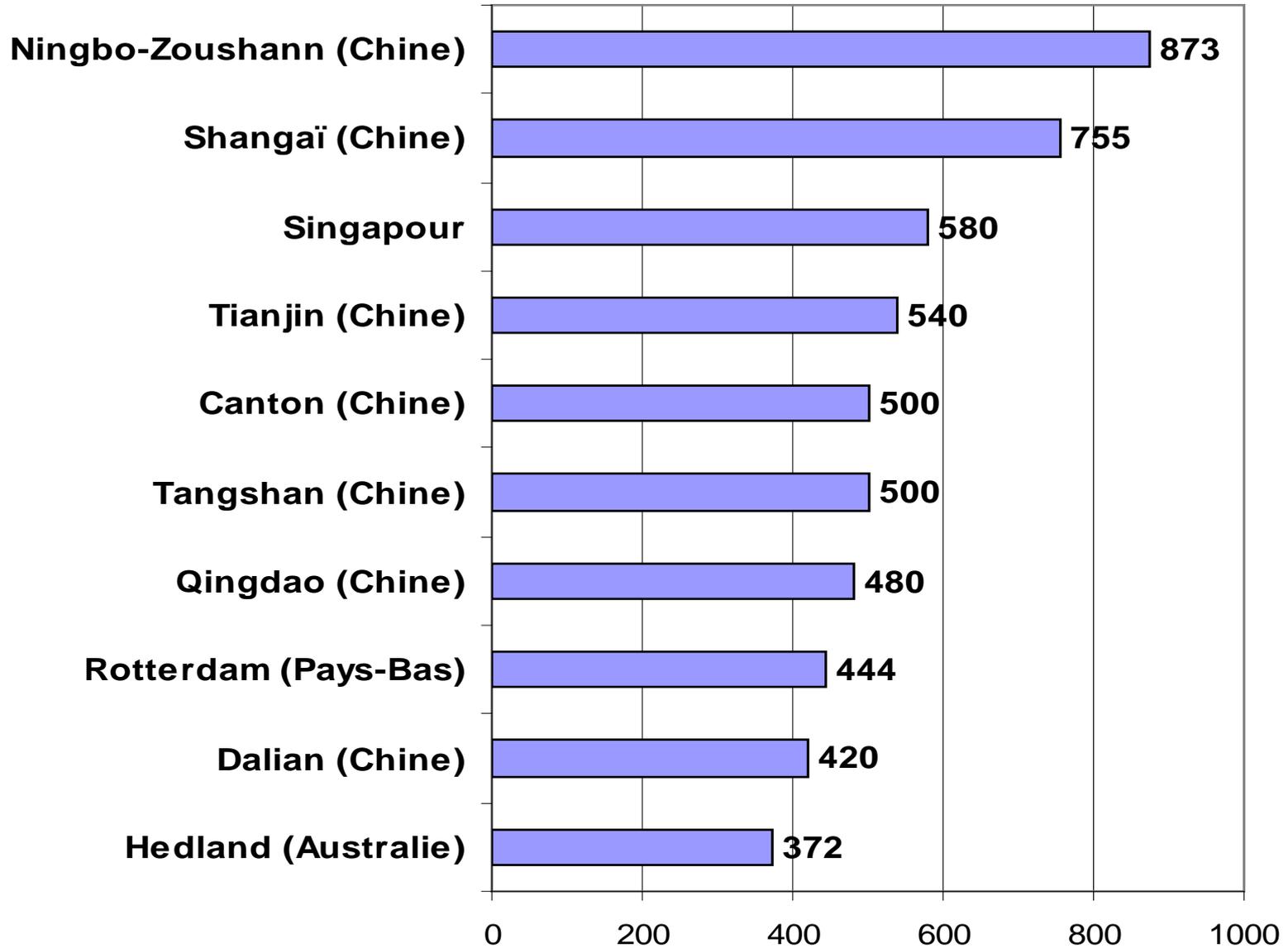
Le directeur actuel est Rodolphe Saadé (son fils, né en 1970 au Liban).

Il y a ici un problème curieux : la 3^e compagnie mondiale de transport est basée à Marseille, mais ce port ne fait pas du tout partie des grands ports mondiaux, et il peine à se classer parmi les grands ports européens, alors que la Méditerranée est pourtant un lieu intense d'échanges.

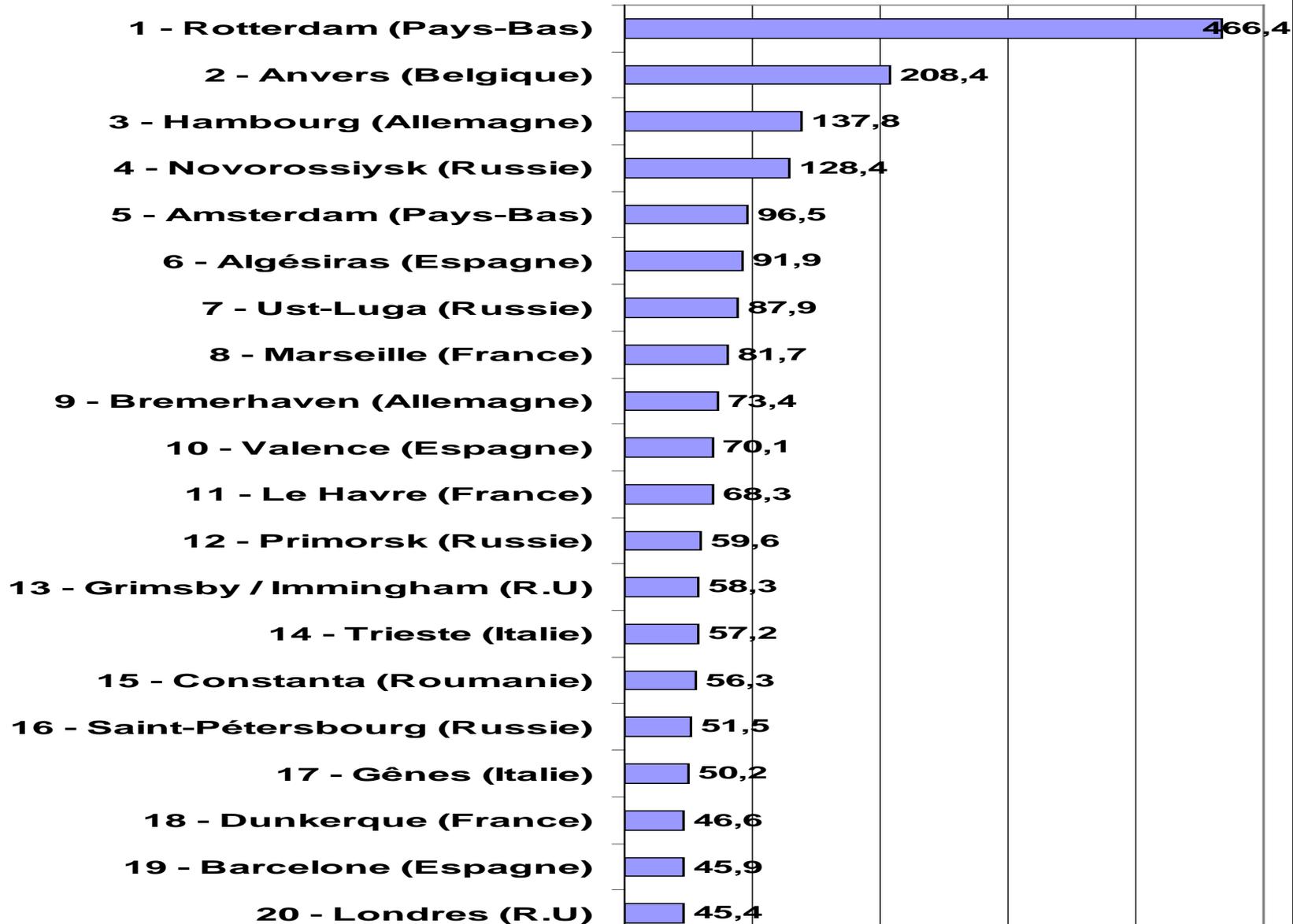
Quelque chose ne va donc pas dans l'organisation des ports français, malgré des progrès récents, et on voit combien Le Havre est écrasé par Rotterdam, alors que ceci ne peut pas vraiment s'expliquer par des raisons géographiques.

Les 10 premiers ports mondiaux de marchandises (en millions de tonnes de frêt) en 2016

Escale de nuit novembre 2017



Les 20 premiers ports européens (en millions de tonnes) en 2015



L'explication du retard français est assez simple : les ports français n'ont pas anticipé les bouleversements issus des porte-conteneurs.

Ceux-ci exigent d'autres équipements (les portiques) et surtout une souplesse et une rapidité de déchargement et de chargement qui remplace la simple force physique.

Les ports français dans les années 1970-1980 se sont alors confrontés aux statuts des dockers qui se méfiaient des nouvelles techniques remplaçant l'ancien travail de force, et de la souplesse qui demandait une réorganisation du temps de travail.

Des grèves ont alors eu lieu, dissuadant encore plus les porte-conteneurs de faire escale en France : ce sont les ports néerlandais, allemands et espagnols qui ont raflé le marché.

La France réagit néanmoins et le port du Havre, en particulier, se modernise et se développe. Son alliance avec le port de Rouen et le port autonome de Paris (HAROPA) fait de lui le 5^o port nord européen pour les conteneurs.

La grande route maritime de l'économie-monde va de l'est à l'ouest et elle est partagée en trois :

- la façade pacifique japonaise et sino coréenne constitue la porte principale de sortie des produits.**

- la « Northern Range » est la façade nord européenne qui pour l'instant reçoit les produits de l'Asie via le canal de Suez.**

Cette façade maritime sert également d'interface entre l'Amérique et l'Asie : elle est à la fois exportatrice et importatrice.

- la façade américaine est double : côté ouest, échange avec l'Europe, côté est, échange avec l'Asie, avec le canal de Panama (très élargi dernièrement) qui sert de transition entre Europe et Asie.**

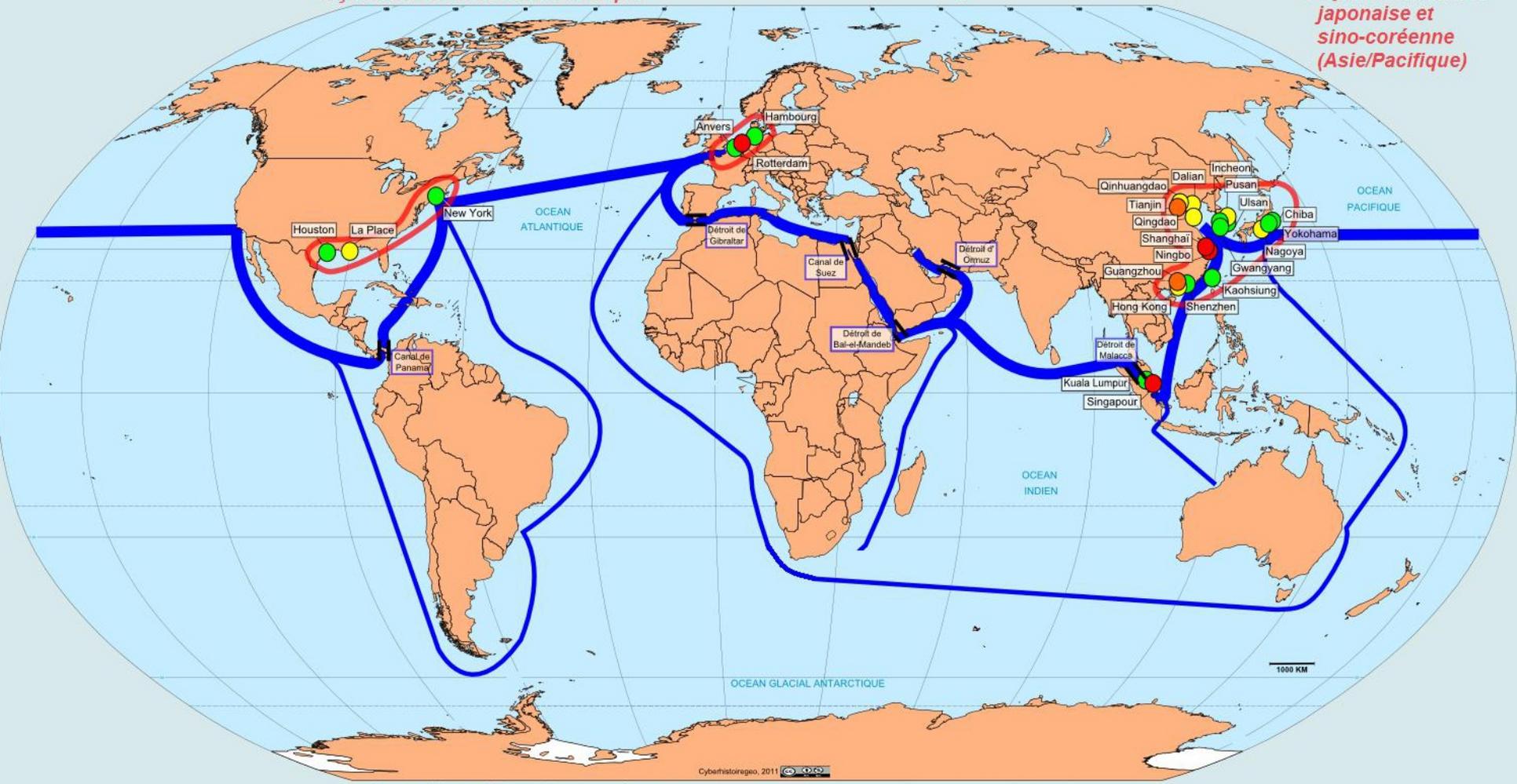
On voit alors clairement se dessiner la route maritime principale, et les zones de développement qui vont avec, ce qui nous permet de constater une nouvelle fois (pour l'instant peut-être) la mise à l'écart relatif de l'Amérique latine et de l'Afrique.

Façades maritimes détroits et canaux stratégiques les 25 plus grands ports mondiaux

Façade nord-est américaine ou
façade américaine nord atlantique

Façade maritime de l'Europe du nord-ouest
ou "Northern Range"

Façades maritimes
japonaise et
sino-coréenne
(Asie/Pacifique)



Trafic total (en millions de tonnes)

- Plus de 400 millions de tonnes
- Plus de 300 millions de tonnes
- Plus de 200 millions de tonnes
- Plus de 100 millions de tonnes

Routes maritimes

- ▬ Principales routes maritimes
- ▬ routes maritimes secondaires

- grandes façades maritimes
- ▬ passages maritimes stratégiques

2 Le transport maritime et ses limites.

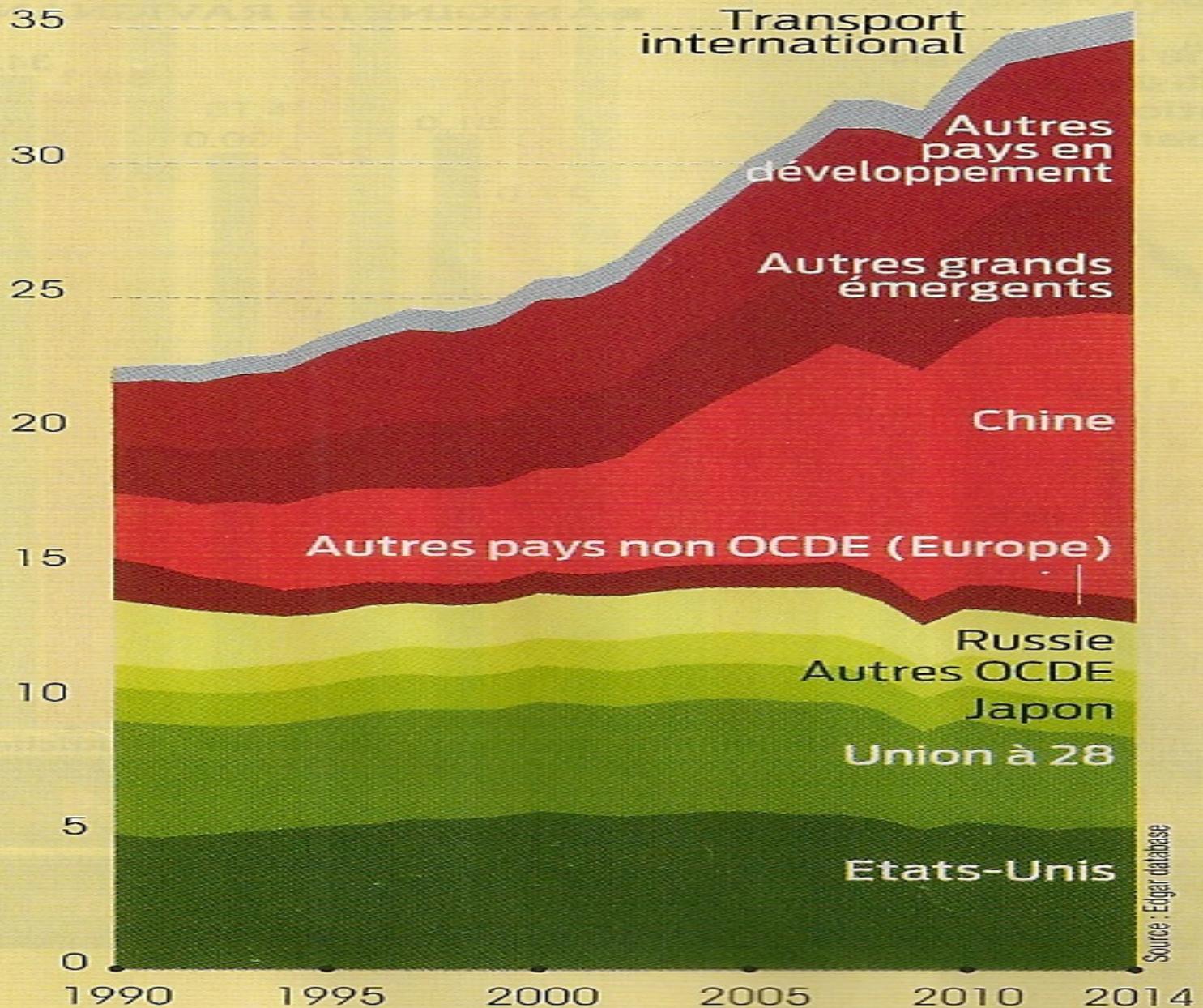
La mer assure donc pour l'instant l'essentiel des échanges internationaux, et cette suprématie ne devrait pas vraiment être remise en cause dans un avenir proche.

Pourtant le transport maritime est confronté à un certain nombre de limites qui commencent à conduire certains (dont la Chine) à envisager d'autres voies possibles.

Tout d'abord, malgré les progrès, le transport maritime est polluant en termes de CO₂, même s'il ne représente encore qu'une petite part des émissions.

Mais la pollution marine est également plus « subtile » : rejets de fioul dans les océans, et surtout brassage d'eau de mer d'origine différente qui peut conduire à mettre en danger certains écosystèmes : on voit ainsi apparaître en mer du nord des espèces qui n'existaient auparavant que dans le Pacifique ou la mer de Chine, et ceci pourrait être aggravé par le réchauffement des océans.

► Emissions de CO₂ liées à la combustion de l'énergie, en gigatonnes



Source: Edgar database

Une autre limite au transport maritime est son passage obligé par les détroits et les canaux stratégiques (Suez et Panama).

Les 4 détroits principaux (Pas de Calais, Bab-el-Manded, Gibraltar et Malacca) voient transiter 82% du commerce de marchandises, sans oublier le détroit d'Ormuz pour le pétrole.

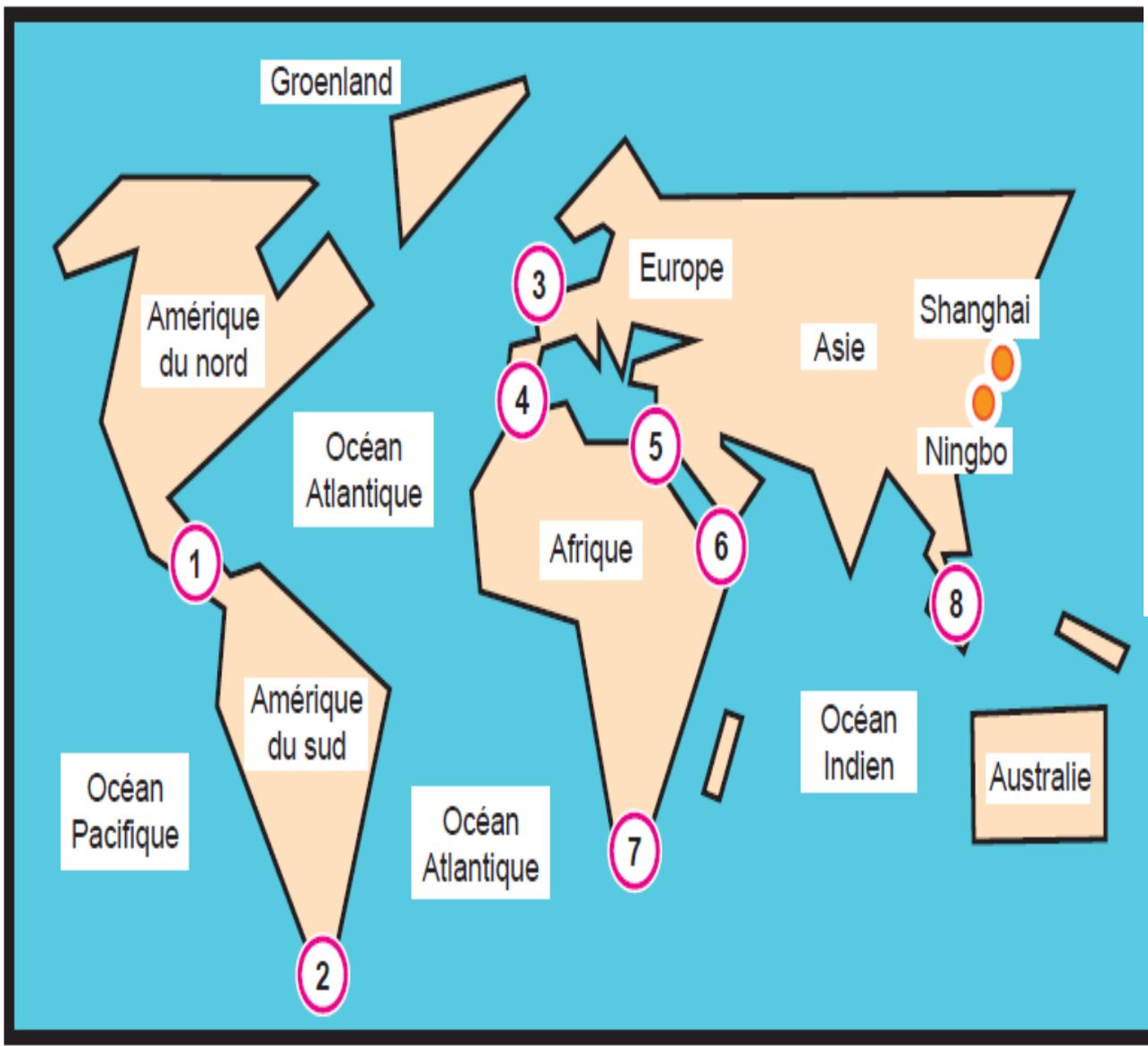
Or, qui dit détroit dit facilité de blocage et donc de chantage : un seul gros porte-conteneurs coulé en travers pourrait bloquer le passage.

Les détroits sont alors sensibles aux piratages, mais également aux risques géopolitiques : contrôler le libre passage et la surveillance devient un enjeu stratégique.

Deux pays se regardent alors avec méfiance : la Chine pour qui le libre passage est une nécessité vitale, les Etats-Unis qui sont les seuls actuellement dans le monde à pouvoir projeter une flotte à peu près partout, que ce soit pour libérer un passage ou pour le bloquer.

Ce qui est vrai des détroits est encore plus vrai des canaux : 47% du trafic mondial passe par Suez ou par Panama.

Principaux passages stratégiques mondiaux



● port

① point de passage stratégique

- 1 : Canal de Panama
- 2 : Cap Horn
- 3 : Déroit du Pas-de-Calais
- 4 : Déroit de Gibraltar
- 5 : Canal de Suez
- 6 : Déroit de Bab-el-Manded
- 7 : Cap de Bonne Espérance
- 8 : Déroit de Malacca

En ce qui concerne les canaux, ils doivent alors faire face à un double défi :

- sécuriser les passages des bateaux dans des zones où justement les conflits sont importants (que l'on pense par exemple à Suez avec la proximité du Sinai et des groupes djihadistes qui s'y trouvent).**

- organiser les canaux pour qu'ils permettent le transit de plus en plus rapide de bateaux de plus en plus gros.**

Il a donc fallu élargir le canal de Panama pour qu'il laisse passer les nouveaux porte-conteneurs 10 000 EVP, et l'Égypte a lancé les chantiers du doublement du canal de Suez pour réduire le temps de passage de 18 h à 11 h (et passer d'un gain de 4.7 milliards d'€ aujourd'hui à 11.7 milliards € en 2023).

Ce besoin de sécurité du transport explique la politique chinoise dite « du collier de perles ».

Il s'agit pour la Chine qui ne dispose pas encore d'une force maritime militaire capable d'une grande projection (elle n'a qu'un porte avion non nucléaire et relativement ancien) de protéger ses routes maritimes par des ports « amis » dans lesquels sa flotte pourrait faire escale.

Ce collier de perles doit d'abord protéger la route du sud-est asiatique jusqu'au détroit de Malacca, puis la route d'Afrique en remontant vers Suez.

Bien entendu, cette ambition chinoise se heurte à d'autres ambitions : le Japon a lui aussi besoin de protéger ses routes (d'où les querelles autour de la souveraineté des ilots en mer de Chine), le Vietnam ne souhaite pas être encerclé et l'Inde ne désire pas de ports chez elle.

L'Europe est une nouvelle fois à la traine : seule la France a la capacité de protéger un peu les routes maritimes, mais elle ne peut pas (et ne veut pas) le faire toute seule, et le Brexit ne va pas arranger les choses : l'Europe est donc à la merci de coupures d'approvisionnement.

Une dernière limite au transport maritime est également une contradiction : pour limiter les coûts, voire la pollution, les compagnies maritimes se sont lancées dans une sorte de course au gigantisme des porte-conteneurs.

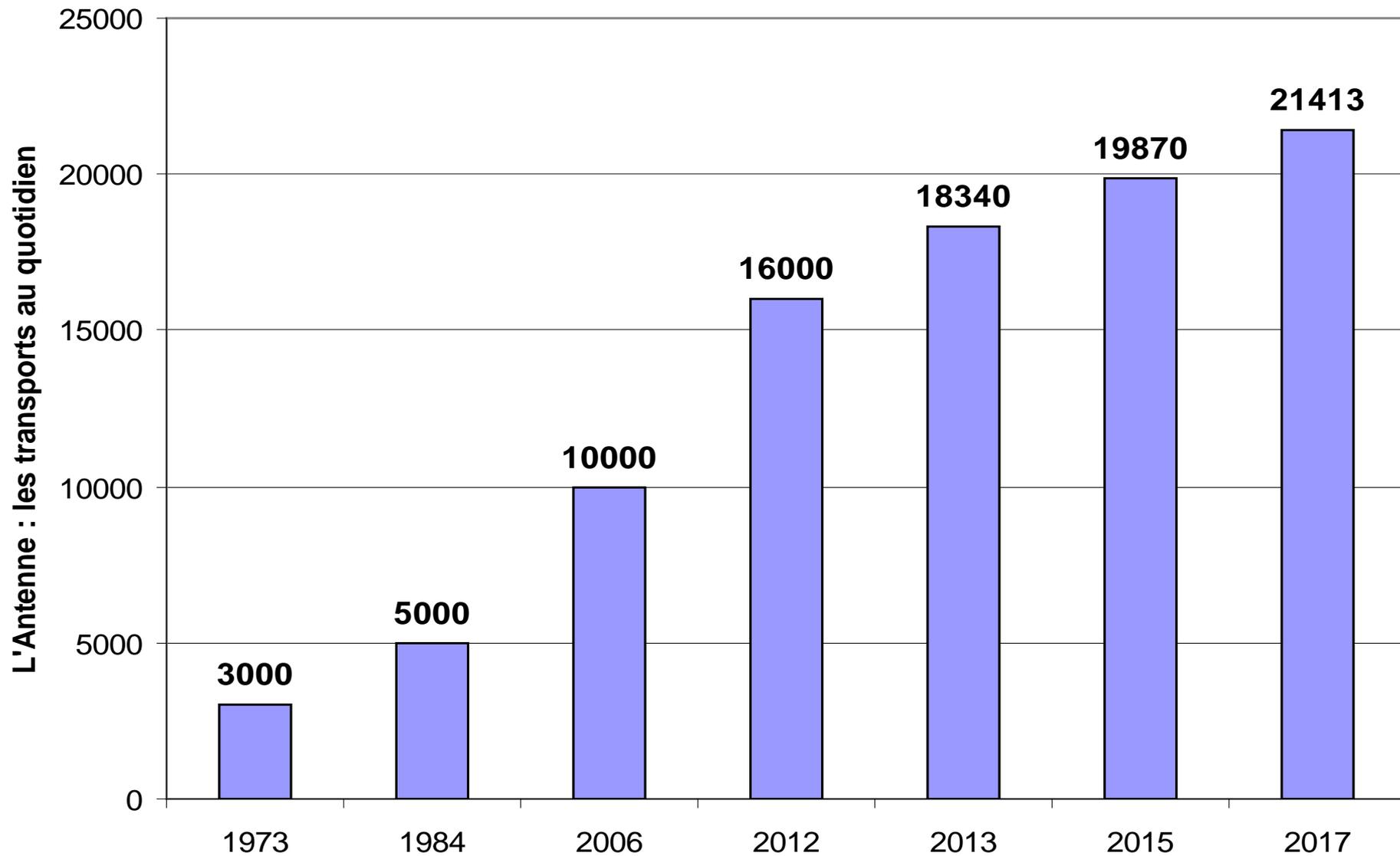
Pendant longtemps, la taille maximale ne dépassait pas 10 000 EVP. En moins de 10 ans cette taille a doublé, et les nouveaux porte conteneurs actuels ne font jamais moins de 20 000 EVP.

Le dernier construit en 2017 le OOCL Japan fait 21 413 ETV. On appelle les plus de 10 000 ETV les « post panamax » car justement ils étaient trop gros pour passer par le canal de Panama qui a du s'élargir.

Mais le canal élargi ne peut déjà plus faire passer les 20 000 EVP qui contourneront donc le cap Horn.

Cette course au gigantisme pose la question de la rentabilité des investissements, que ce soit en terme de bateaux ou de possibilités de chargement/déchargement dans les ports.

Evolution de la taille maximale des porte-conteneurs (en milliers d'EVP)



L'Antenne : les transports au quotidien

3 De nouvelles routes de la soie ?

Pour répondre à ces multiples défis, la Chine a lancé en 2013 le projet OBOR (one belt one road : une ceinture, une route). On appelle couramment ce projet « les nouvelles routes de la soie ».

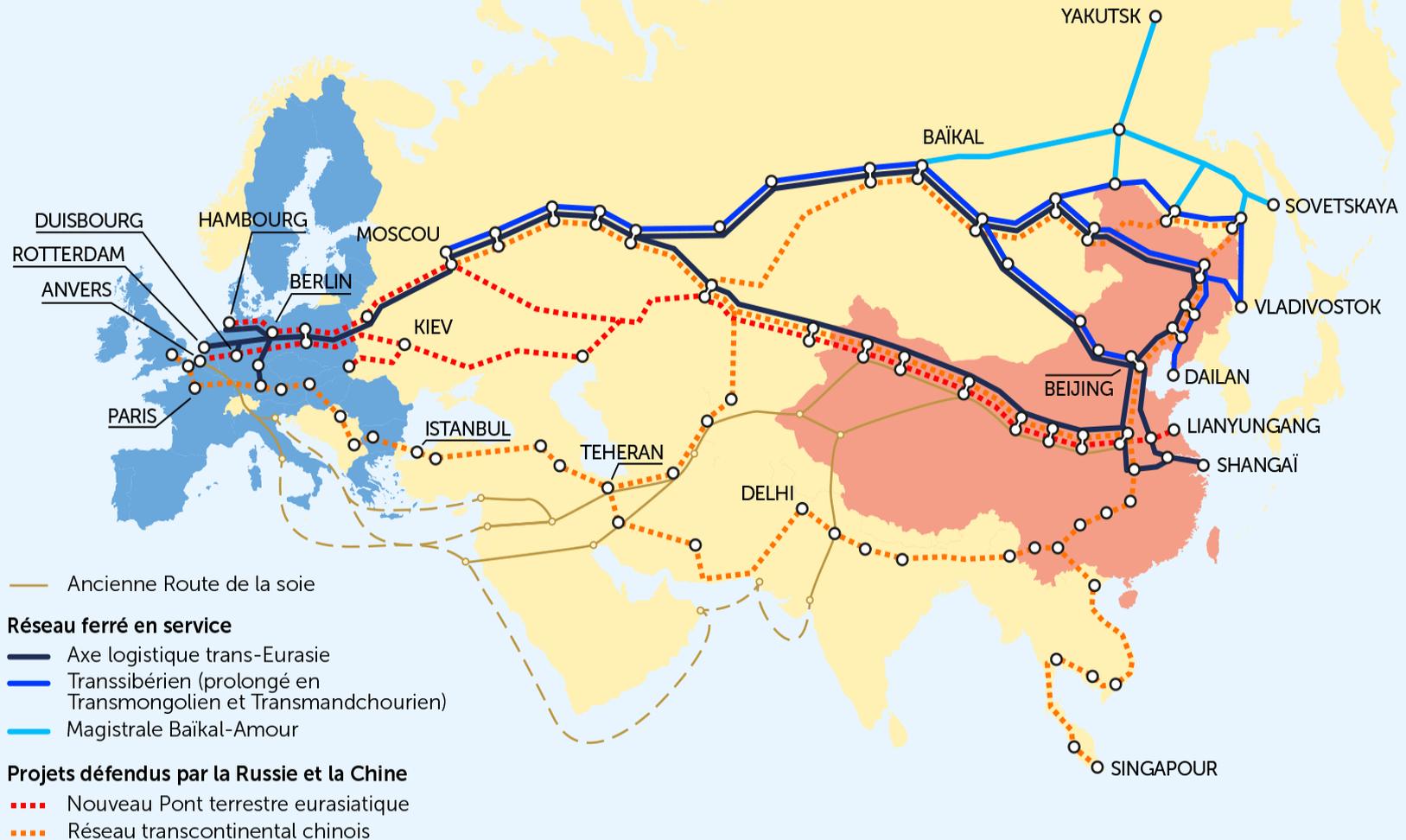
Il s'agit d'un double projet, qui concernerait 68 pays au total et 4.4 milliards d'habitants. 40% du PIB mondial serait concerné, et l'investissement total dépasserait les 1 000 milliards \$.

- le premier projet est la route directe à travers le continent européen qui relierait par train Xi'an (l'ancienne capitale impériale) aux grands ports européens.

Deux routes ferroviaires principales seraient concernées : celle du nord qui serait une modernisation radicale du transsibérien et qui concernerait donc un partenariat avec la Russie, et celle du sud qui concernerait l'Inde, l'Iran et la Turquie (toujours par train).

Au sens strict, ces anciennes routes ressusciteraient les routes de la soie.

Les nouvelles Routes de la soie



China's One Belt, One Road initiative



Mais on distingue bien un second projet bien plus ambitieux : la ceinture (Belt) qui concernerait principalement la route maritime.

Celle-ci partirait des grands ports chinois et des ports d'Asie du sud est, ferait escale à Colombo puis à Nairobi (Kenya) avant de remonter vers le canal de Suez et l'Europe.

Une réalisation voit déjà le jour : la construction d'une ville portuaire à Colombo pour un montant d'investissements d'1.4 milliard \$.

En mai 2017 s'est également ouvert le 1^o sommet des pays concernés par le projet OBOR. Celui-ci est présenté comme un « plan Marshall du XXI^o siècle ».

Mais beaucoup de pays, y compris partenaires du projet, s'interrogent sur sa pertinence et sur les intentions réelles de la Chine : pour parler clairement : dans quel sens ira la route ? S'agit-il de sécuriser en priorité les exportations de la Chine ou de garantir ses importations, en particulier en matières premières et en produits alimentaires ?



Silk Road



Maritime Silk Road



La problématique du Kenya est en particulier importante : tout le monde se demande quel peut-être pour la Chine l'intérêt de passer par le Kenya pour remonter vers l'Europe : la route la plus directe passe plutôt par la mer rouge.

Mais derrière le port de Nairobi, il y a toute la richesse agricole potentielle de l'Afrique. La Chine (et la Corée) ont déjà racheté des pans entiers des terres agricoles de l'Ouganda (très proche de Nairobi) et du Congo.

La question est donc légitime : les nouvelles routes de la soie organisent-elles les exportations, et donc le développement des régions concernées, ou organisent-elles les importations de la Chine, et donc une forme de pillage de l'agriculture africaine ?

Il y a sans doute des deux, mais la dominante doit être levée. D'autant plus que de nouvelles routes pourraient rendre obsolètes les nouvelles routes de la soie, sauf si celles-ci ont d'autres objectifs que la simple sécurité des exportations de la Chine.

Le réchauffement climatique risque en effet de modifier radicalement les routes de l'économie-monde, en ouvrant deux passages, chacun étant un rival potentiel de l'autre, mais surtout un rival potentiel des routes de la soie.

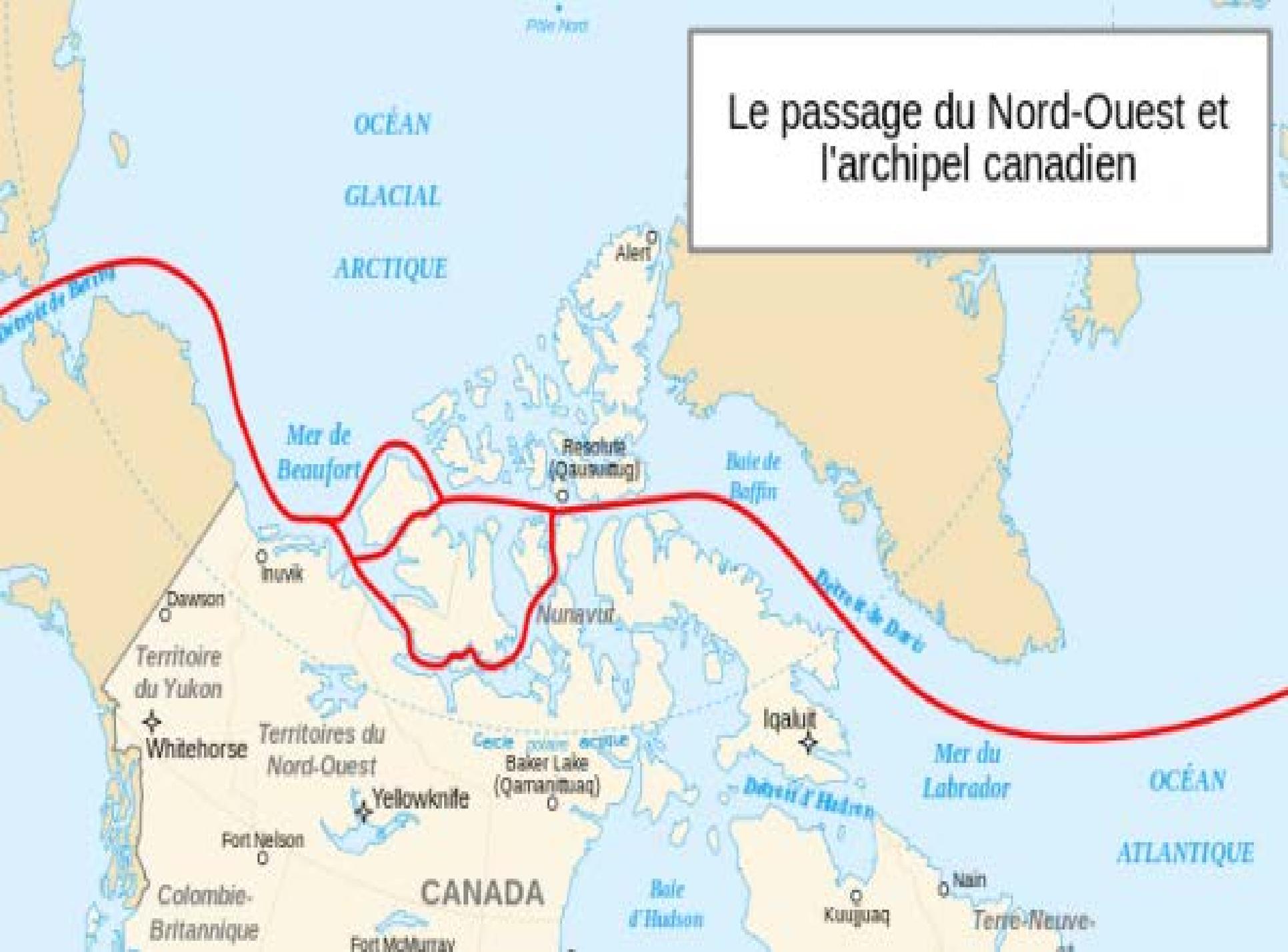
- Le passage du nord-ouest permettrait de passer au nord du Canada pour retrouver très vite le détroit de Béring et l'Asie : c'est le passage le plus court, mais il n'est pas calibré pour les porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP.

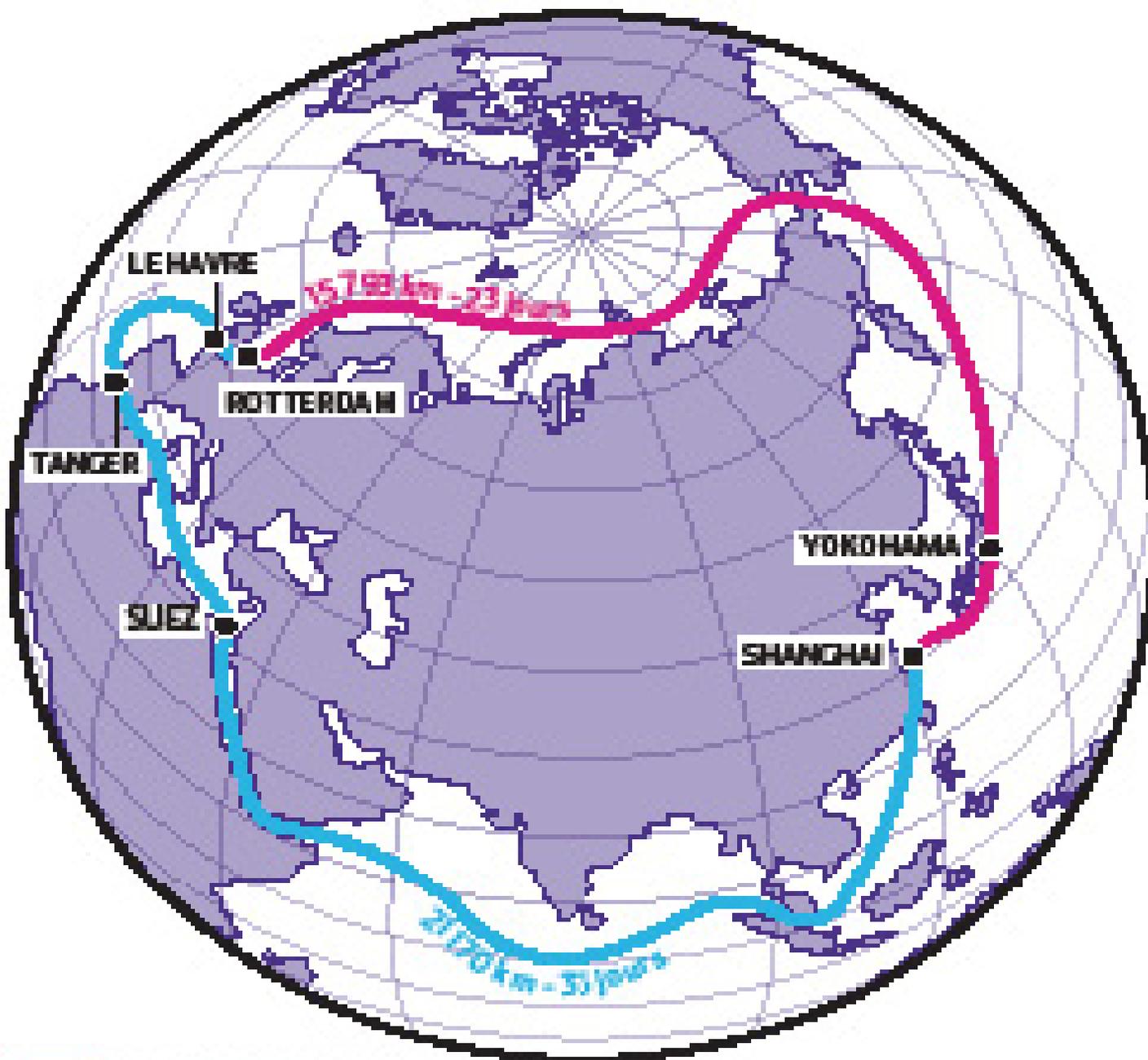
- Le passage du nord-est, au nord de la Russie, est un peu plus long et sera sans doute moins longtemps ouvert. Mais il est assez large pour les 20 000 EVP.

Que ce soit l'un ou l'autre, le temps de trajet entre l'Asie et l'Europe devrait être réduit d'un tiers et donc permettre plus de rotations.

Le contrôle de ces nouvelles routes est essentiel : contrôle russe sur le nord-est, contrôle canadien et Etats-Unis sur le nord-ouest. Dans tous les cas, le collier de perles du sud serait inopérant.

Le passage du Nord-Ouest et l'archipel canadien





- Futura route maritime
- Route maritime existante

Bien entendu, sur le plan écologique, l'ouverture de ces deux routes serait lourde de conséquences, en particulier pour les écosystèmes.

En même temps, réduire le temps de trajet et la longueur de ceux-ci, c'est également faire des économies substantielles. Surtout d'ailleurs pour les compagnies maritimes qui pourraient limiter leur course au gigantisme.

Pour la Chine, l'ouverture de ces deux routes rivales de celle des routes de la soie n'est pas absolument une bonne nouvelle puisqu'elle la met à la merci de deux puissances moins compréhensives que l'Afrique ou le Sri Lanka.

Les routes du monde sont donc le reflet de l'économie-monde et des entreprises-monde : décomposer sans cesse la production, c'est multiplier les échanges et donc les nouvelles routes, quitte à perturber les équilibres géographiques et climatiques.