



HAL
open science

Transports internationaux

Nicolas Raimbault

► **To cite this version:**

Nicolas Raimbault. Transports internationaux. François Bost; Laurent Carroué; Sébastien Colin; Anne-Lise Humain-Lamoure; Christian Pihet; Olivier Sanmartin; David Teurtrie. Images économiques du monde 2018. France: la Grande Fracture, Armand Colin, pp.115-122, 2017, 9782200620035. halshs-02266620

HAL Id: halshs-02266620

<https://shs.hal.science/halshs-02266620>

Submitted on 15 Aug 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Raimbault, N. (2017), « Transports internationaux », Bost, F., Carroué, L., Colin, S., Humain-Lamoure, A. L., Pihet, C., Sanmartin, O., & Teurtrie, D. (dir.), *Images économiques du monde 2018. France : la Grande Fracture*, Paris, Armand Colin., pp. 115 - 122.

Transports internationaux

En 2016, le commerce international décroche largement par rapport à la croissance mondiale

En 2016, la croissance des échanges internationaux de marchandises (+1,3%) a fortement ralenti par rapport à 2015 (+2,6%). Surtout, elle a été près de deux fois moins importante que la croissance mondiale en 2016 (+2,3%), ce qui constitue une situation inédite depuis plus de 30 ans. En effet, depuis la crise de 2008-2009, commerce international et croissance mondiale évoluaient de manière synchrone (environ +2,5%). Plus encore, durant les deux décennies d'avant crise, la croissance des échanges (6,8% par an) a été deux fois plus rapide que celle de la production mondiale (3% par an). Les raisons du ralentissement de la croissance du commerce mondial sont multiples, depuis la faiblesse de la demande mondiale et des investissements, jusqu'à la baisse des importations de nombreux pays émergents (Amérique du Sud, Afrique, Moyen-Orient notamment), conséquence des faibles prix des matières premières, en passant par la régionalisation de certaines chaînes de valeur. Les deux principaux moteurs du commerce mondial sont maintenant l'Asie et l'Europe. L'essentiel du commerce mondial repose sur le mode maritime (80% en volume, entre 55% et 67% en valeur), complété par la voie aérienne pour les marchandises à haute valeur ajoutée ou périssables. Le transport maritime suit un rythme de croissance de plus en plus modéré, s'établissant en 2015 à +2,1 %, tendance qui s'est probablement poursuivie en 2016 d'après la CNUCED. Cette moindre croissance, comparée aux années d'avant crise, s'explique par le ralentissement économique de nombreux pays émergents, dû notamment aux difficultés des exportateurs de matières premières, que ne compense pas la reprise timide des économies développées. En raison du poids colossal de l'Asie, les économies émergentes polarisent toujours la majorité des flux maritimes (environ 60%), et même davantage les importations que les exportations, ce qui est un renversement par rapport aux décennies précédentes. Concernant les conteneurs maritimes (tableau 4), les ports asiatiques restent en effet les plus dynamiques (Port Kelang [+10,8%], Tanjung Pelepas [+9,2%], Canton [+6,8%]). Toutefois, comme en 2015, ce ne sont plus les tout premiers ports mondiaux qui concentrent la croissance (Shanghai [+1,6%], Singapour [-0,1%], Shenzhen [+0,9%]). Le fret aérien a connu en 2016 une forte croissance de 4,3% (en tonnes-km). Il a particulièrement progressé en Asie et au Moyen-Orient, comme le reflète les taux de croissance des aéroports de Shanghai (+5%), Seoul Incheon (+4,6%), Singapour (+6,3%), Canton (+7,5%) ou encore Doha (+20,8%). Enfin, avec +6,6%, le transport aérien de voyageurs poursuit sa croissance quasi ininterrompue depuis ses origines, reflétant combien la mobilité internationale des personnes est devenu un rouage central de la globalisation en cours. Même si le plus gros aéroport reste américain (Atlanta, 104 millions de passagers), cette croissance repose sur le Moyen-Orient, Dubaï (+7,2%), et, surtout, sur l'Extrême-Orient, Pékin (+5%), Shanghai (+9,2%), Séoul

Incheon (+17,1%), Canton (+8,2%). Amsterdam s'affirme parallèlement comme un « hub » central en Europe avec une croissance de +9,2% en 2016. Selon l'OMC, l'expansion du commerce mondial devrait reprendre les prochaines années, avec une croissance comprise entre 1,8% et 3,6% en 2017 puis entre 2,1% et 4% en 2018. L'OMC et la CNUCED insistent toutefois sur de nombreux risques baissiers qui plaideraient pour retenir la fourchette basse de ces estimations.

Les incertitudes s'accumulent pour les transports internationaux

De nombreuses incertitudes pourraient remettre en cause la perspective d'une croissance, même ralentie, des flux internationaux de transport. La principale, dont l'ampleur est encore difficile à déterminer, est politique. Les contestations de la mondialisation des échanges, bien que très diverses selon les pays et les acteurs considérés, sont de plus en plus nombreuses et marquées. Certains Etats pourraient faire le choix de politiques commerciales plus restrictives. Surtout, des accords commerciaux existants ou en cours de discussion pourraient être abandonnés. L'accord de partenariat transpacifique a été remis en cause par le président étatsunien peu après son élection. Le traité de libre-échange transatlantique est toujours en cours de discussion entre l'Union Européenne et les Etats-Unis. Sujet également éminemment politique, les négociations du Brexit, dont les modalités risquent d'évoluer suites aux récentes élections parlementaires britanniques, seront certainement sources d'instabilités pour le commerce européen. Ensuite, la reprise de la croissance économique, des économies développées et émergentes, est fragile. L'OMC pointe le risque d'une reprise de l'inflation qui pourrait entraîner un resserrement des politiques budgétaires des pays de la Triade avec un effet négatif sur la croissance. Les économies émergentes devraient connaître une plus forte croissance dans les années qui viennent mais avec des situations très variables entre les pays, certains s'enfonçant dans des spirales déflationnistes. Il s'agirait notamment des économies reposant sur l'exportation de matières premières, de moins en moins rémunératrices. De plus, les grandes économies émergentes, et notamment la Chine et l'Inde, se recentrent sur leurs marchés intérieurs et sur les relations avec leurs voisins immédiats, plutôt que sur les échanges avec les pays de la Triade. Plus généralement, la croissance mondiale pâtit toujours de la faible demande globale due à la stagnation des salaires réels. A ces incertitudes économiques s'ajoutent de nouvelles tensions géopolitiques, notamment au Moyen-Orient avec la remise en cause du Qatar par les monarchies de la péninsule arabique. La dernière incertitude est liée aux risques naturels et sanitaires qui pèsent sur les grands nœuds et routes du transport international. L'exemple de l'explosion d'un entrepôt chimique sur le port de Tianjin en 2015 est emblématique de la vulnérabilité des systèmes productifs internationaux organisés en flux tendus. Cette catastrophe a non seulement détruit de nombreuses marchandises mais de plus a entraîné la fermeture de plusieurs sites de production d'automobiles et a nécessité la refonte des chaînes d'approvisionnement de ce secteur, au détriment de leur performance. Enfin, l'élévation en cours du niveau des mers est une réelle menace pour le transport maritime. Les infrastructures portuaires devront s'adapter à cette montée des eaux et seront davantage exposées aux inondations côtières. Les modalités de mise en œuvre de l'accord de la COP 21, qui s'est fixé pour objectif de limiter l'augmentation

moyenne de la température de la planète « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » seront déterminantes de ce point de vue.

Prospective: le commerce mondial et les émissions de CO2 liées devrait tripler à l'horizon 2050

Dans ses prévisions, l'OCDE table toujours une croissance des échanges à long et moyen terme mais reconnaît toutefois que ces projections sont très incertaines. Alors qu'elle mettait en avant un quadruplement des échanges à l'horizon 2050 dans ses précédentes publications, l'OCDE s'attend maintenant plutôt à un triplement. Cette perspective représente toujours une croissance des échanges légèrement supérieure à celle de la production mondiale (estimée entre +3% et +3,5% par an), ce qui n'a plus été le cas ces dernières années. Le commerce des économies avancées, notamment de l'Union Européenne, devrait représenter en 2050 une part bien plus faible des échanges mondiaux, au contraire de l'Asie et de l'Afrique dont la contribution au commerce international devrait considérablement augmenter. Les échanges à l'échelle régionale entre pays émergents, essentiellement via les modes routiers et ferroviaires, devraient s'intensifier, notamment entre pays africains (multipliés par 6,5) et asiatiques (multipliés par 4,5). Les produits manufacturés, notamment électroniques, devraient constituer l'essentiel du commerce international en valeur, au contraire des produits pétroliers et chimiques, en raison de la montée en gamme des économies émergentes. La forte croissance du trafic aérien international de passagers devrait également se poursuivre (entre +3% et +6%), portée par les pays émergents, de même que les émissions de CO2 liées (+56% à l'horizon 2030). Globalement, les émissions de CO2 générés par les transports internationaux de fret devraient presque tripler d'ici 2050, si aucune action particulière n'est entreprise, croissance dont le mode routier serait le principal contributeur (entre 45% et 49% des émissions). Le recours au transport routier résulterait à la fois des échanges intracontinentaux, en forte croissance, mais aussi de l'augmentation des transports domestiques liés au commerce international, en début et en fin de chaîne logistique, déjà aujourd'hui à l'origine d'importantes émissions de CO2 (30%). Tout particulièrement, à l'intérieur de l'Afrique, le faible développement des modes de transport alternatifs entraînera une domination écrasante de la route. Plus généralement, les innovations en cours, en particulier la perspective de véhicules routiers autonomes, renforceront encore certainement ce mode de transport, pourtant hautement problématique en termes d'émissions de CO2 même si son efficacité environnementale s'améliore. L'urgence est donc à des politiques nationales volontaires visant la réduction des émissions des transports terrestres, intérieurs et intracontinentaux, qui, même en ce qui concerne les flux internationaux, cristallisent les enjeux les plus cruciaux. Les émissions de CO2 dues aux modes aériens et maritimes ainsi que les pollutions locales dans les ports maritimes, justifient également des interventions publiques. Toutefois, l'instauration de politiques de réduction des émissions de ces modes s'avère plus complexe, car elles dépendent largement de négociations multilatérales avec les principaux Etats.

Très forte concentration dans l'industrie des conteneurs maritimes

Les années 2016 et 2017 sont marquées par un mouvement prononcé de fusions-acquisitions entre les plus grands armateurs maritimes. Le n°1 mondial, le danois Maersk Line a racheté le n°7 mondial, l'allemand Hamburg Süd. Le n°3 mondial, le français CMA-CGM, a acquis le singapourien Neptune Orient Lines, alors au 8^{ème} rang mondial, et est sur le point de racheter Mercosul auprès de Maersk. La fusion entre les chinois Cosco et China Shipping Group a donné naissance au 4^{ème} groupe armateur mondial. Hapag-Lloyd, au 5^{ème} rang mondial, et United Arab Shipping Company, alors n°11 mondial, ne forment désormais plus qu'un seul groupe. Quant à elles, les compagnies japonaises NYK Line, MOL et K Line prévoient de fusionner, sous le nom de The Ocean Network Express, et atteindraient alors la 6^{ème} place mondiale. Alors que les quatre principaux armateurs concentraient 23% des parts de marché en 2000, cette part s'élève à près de 50% en 2016. Par ailleurs, trois nouvelles alliances d'armateurs, que l'on peut définir comme une mutualisation des navires pour offrir commercialement un réseau plus vaste, se partagent dorénavant les capacités mondiales. Les deux premiers mondiaux, Maersk et Mediterranean Shipping Co., ont mis sur pied l'alliance « 2M ». L'« Ocean Alliance » regroupe quant à elle CMA-CGM, OOCL, Cosco et Evergreen. Enfin, Hapag-Lloyd, The Ocean Network Express et Yang Ming ont lancé « THE Alliance ». Cette concentration est la réponse des armateurs à la situation de surcapacités résultant de la crise financière de 2007-2008. En effet, le commerce mondial étant alors très dynamique, les armateurs ont commandé de nouveaux navires très capacitaires avant 2008. Ces derniers ont été livrés après la crise, alors que la demande s'avèrerait bien moins forte, la croissance du commerce mondial ralentissant fortement. Face à la baisse consécutive des taux de fret, les compagnies maritimes cherchent, par des économies d'échelle et une rationalisation de leurs réseaux, à absorber ces nouvelles capacités. Cette dynamique dessine ainsi une nouvelle étape dans le monde du conteneur. Les alliances asiatiques, en se concentrant sur les liaisons entre l'Asie, l'Europe et les Etats-Unis, ont dominé les années 1980 et 1990. Les armateurs européens, en parvenant à mettre en place indépendamment des alliances des réseaux globaux reliant tous les marchés, y compris du Sud, grâce à leurs « hubs », ont ensuite pris l'ascendant à partir de la fin des années 1990. Aujourd'hui, l'avenir semble promis à des groupes plus vastes encore et regroupant leurs forces au sein de nouvelles alliances européo-asiatiques. Les conséquences à terre de ce mouvement de concentration sont nombreuses. L'augmentation de la taille des navires et l'augmentation du trafic qui en découle à chaque escale mettent sous pression les infrastructures portuaires concernées, appelant à des investissements très importants. Or, la concentration des armateurs et la rationalisation des réseaux mise en œuvre conduisent parallèlement à réduire le nombre d'escales, se limitant de plus en plus aux plus grands ports mondiaux. Par conséquent, certains ports voient s'évanouir leurs trafics, rendant les investissements réalisés sans objet. Dans le même temps, les flux se concentrent sur les plus grands terminaux, accentuant leur saturation. La congestion s'accroît de plus au sein de ces hinterlands, des goulets d'étranglement se créent. Cette situation soulève finalement des enjeux à la fois d'optimisation des flux, d'utilisation rationnelle de l'infrastructure portuaire existante et de lutte contre les pollutions résultant de la congestion.

Conclusion

En 2016, la croissance des échanges marque nettement le pas par rapport à la croissance de la production mondiale. S'agit-il seulement d'une pause ou de la fin d'un cycle au sein duquel le commerce international a tiré la croissance mondiale pendant trois décennies ? Depuis la crise financière, la relative faiblesse de la croissance du commerce mondial était due avant tout aux difficultés économiques des pays développés puis au ralentissement de certaines économies émergentes. Depuis 2016, des causes plus structurelles semblent s'affirmer, depuis diverses formes de remise en cause politique de la globalisation des échanges jusqu'à l'enclenchement d'une dynamique de régionalisation et de consolidation des chaînes de valeur arrivées à maturité, mettant progressivement fin à leur précédente dynamique d'éclatement à l'échelle internationale. Ainsi, ces nombreuses incertitudes économiques, (géo)politiques et environnementales rendent-elles particulièrement difficiles les perspectives de long terme et particulièrement aléatoires les stratégies fondées sur la seule croissance des exportations de biens ou sur celle du transport maritime.

Nicolas Raimbault (Luxembourg Institute of Socio-Economic Research)