

*Difficile de dire que le monde multipolaire et globalisé n'est pas un monde compliqué. Si l'on fait de l'entrée de la Chine dans l'OMC en 2002 un point de départ de ce moment de l'histoire économique, nous avons connu en peu d'années une formidable poussée de l'économie et des échanges mondiaux stoppée par une brusque crise (2008-2009), dont l'effacement a lui-même été contrarié par la récession européenne de 2011. À peine celle-ci semble s'éteindre depuis 2014 que c'est la Chine qui entame son atterrissage et, avec lui, provoque des difficultés pour les pays émergents et les producteurs de matières économiques.*

Le domino de l'économie globale fait aujourd'hui tomber les nouvelles économies dans le mauvais sens. Pourtant, il est indéniable que bien des pays viennent de connaître une époque de grand dynamisme économique, presque jamais vue. De l'accélération du développement à la voie rapide vers l'émergence, ces mouvements économiques s'accompagnent d'une croissance des échanges et notamment ceux liés à la conteneu-

risation. Le conteneur est l'outil des exportations de produits manufacturés. Les délocalisations industrielles se traduisent par des flux d'exportation, mais aussi d'importation avec les livraisons de produits à assembler comme en Asie du Sud-Est. Le conteneur est aussi le moyen d'exporter les produits alimentaires (fruits, viandes, poissons) pour une demande mondialisée. La conteneurisation est aussi le vecteur des approvisionnements

des nouvelles classes moyennes enrichies par les changements économiques de leur pays. Elle sert également les classes populaires qui ont accès aux produits asiatiques bien meilleur marché que précédemment, quand ils venaient d'Europe. La conteneurisation est bien le symbole de la globalisation, qui innervait les grandes et petites économies. Derrière la Chine, l'Inde, le Brésil et dans une mesure moindre la Turquie font figure de grands émergents. La croissance éco-

nomique y a été forte et ne s'est pas polarisée sur la délocalisation et sur les matières premières. L'Inde est un géant économique bien particulier, elle n'est ni terre de délocalisation ni de libre échange. Les volumes de conteneurs pour l'ensemble de l'Inde sont modestes vis-à-vis du pays et la croissance de Jawaharlal Nehru, le port de Bombai, s'est transformée en recul à la mesure de la montée en puissance des autres ports indiens, notamment le voisin Mundra.

### Les trafics brésiliens reprennent de l'élan

La performance de Santos est l'un des signes de l'émergence brésilienne. Néanmoins, la formidable croissance depuis 2009 s'est arrêtée en 2015. Le coup

## Évolution des trafics des ports des principaux pays émergents (en EVP)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Durban	2 198 600	2 479 232	2 626 165	2 395 175	2 553 392	2 712 975	2 586 886	2 660 146
Lagos	587 000	711 000	947 000	711 000	1 128 171	1 413 276	1 623 141	1 727 899
Mombasa	479 355	585 000	615 733	618 816	696 000	771 000	903 463	900 000
Manzanillo	1 249 630	1 409 614	1 409 782	1 110 356	1 509 378	1 762 508	1 992 176	2 118 186
Cartagena	711 529	795 380	1 060 714	1 237 873	1 581 401	1 853 342	2 201 063	2 014 451
Santos	2 445 951	2 532 900	2 674 975	2 255 862	2 715 568	2 985 417	3 171 685	3 451 123
Jawaharlal Nehru	2 667 000	3 298 320	4 060 000	3 953 000	4 280 000	4 217 000	4 260 000	4 259 000
Jakarta Tanjung Priok	3 347 000	4 116 045	4 527 650	3 800 000	4 714 857	5 930 000	6 460 000	6 589 982
Klang	6 326 295	7 118 714	7 973 579	7 309 779	8 871 745	9 606 926	9 933 634	10 350 409
Laem Chabang	4 123 123	4 641 914	5 133 000	4 621 631	5 068 076	5 683 000	5 830 000	6 031 825
Ho Chi Minh	1 620 569	2 150 000	2 543 104	2 838 226	4 501 982	4 491 350	5 055 781	5 886 428
Jeddah	2 907 723	3 067 563	3 325 750	3 091 306	3 830 857	4 010 448	4 738 002	4 561 368
Bandar Abbas	1 700 000	2 000 230	2 206 476	2 591 945	2 839 268	2 318 000	1 766 300	1 823 000
Ambarli	1 446 269	1 939 864	2 301 037	2 301 037	2 540 353	2 624 711	3 023 960	3 378 000



DR

de frein brutal de l'économie brésilienne est la conséquence directe du ralentissement chinois et affecte depuis 2014 les flux d'exportation du pays et, par ricochet, ses importations. Il semble toutefois qu'en 2016, les trafics brésiliens reprennent de l'élan.

Comme le Brésil, la Turquie dispose d'un certain niveau d'endogénéité dans son développement. Le savoir-faire industriel positionne le pays comme exportateur, mais naturellement les marchés qui lui sont liés sont ceux de l'Europe et de la Russie, deux zones qui ont marqué le pas. Le port d'Istanbul, Ambarli, a ainsi vu sa croissance ralentir avant d'engager un net recul l'an dernier.

### Le modèle « atelier du monde »

L'Asie du Sud représente naturellement une autre voie vers l'émergence. Elle est clairement dans le modèle « atelier du monde », qu'il s'agisse de la libérale Thaïlande, du socialiste Viêt Nam ou du géant musulman indonésien. Dans la première, Laem Chabang affiche une tendance régulière. Dans le second, à Saigon, sur une économie très proche du modèle chinois, le trafic a été multiplié par quatre en dix ans. Pour l'Indonésie, le ralentissement chinois semble contaminer le port de Djakarta avec un repli net. Le cas spécial de la région est Klang, désormais 12<sup>e</sup> port mondial qui profite autant du dynamisme malaisien

que de la position de hub proche de Malacca. Cette position de hub semble profiter près de Panama à Carthagène, en Colombie, alors que sur la côte Pacifique du Mexique, Manzanillo confirme le lien entre émergence économique et croissance du conteneur, à l'export comme à l'import.

Au Moyen-Orient, ce sont les pétrodollars qui alimentent l'hyperconsommation saoudienne, même si Jeddah en mer Rouge semble perdre un peu en faveur de Dammam dans le golfe Persique. Le voisin et adversaire iranien Bandar Abbas aurait pu incarner le développement économique si le pays n'avait pas payé durant plusieurs années le boycott occidental.

L'Afrique se développe économiquement et les flux conteneurs en témoignent. En Afrique du Sud, l'évolution positive s'est transformée depuis 2011 à Durban en une relative stabilité. On pourrait penser que les trafics du Cap et de Ngqura sont plus dynamiques, mais en fait c'est l'ensemble des ports sud-africains qui sont à l'image du pays en mal de croissance.

À Mombasa, le Kenya affiche toujours une des réussites éco-

nomiques du continent. Et depuis 2014, le port est millionnaire. La barre du million date d'il y a quelques années à Lagos. Dans un pays dont l'aisance économique ne provient que des hydrocarbures, le bas niveau du prix du pétrole à partir de l'automne 2014 s'est rapidement traduit par celui des conteneurs à Apapa et Tin Can.

La conteneurisation, dans les pays en voie de développement rapide et d'émergence plus ou moins poussée, permet d'évaluer les modèles économiques. Pour exporter, il faut être clairement positionné dans des secteurs manufacturiers. Les délocalisations ont une limite et sont par essence mobiles, et les développements endogènes (à l'exemple chinois et turc) sont préférables. Plus globalement, les trafics conteneurisés de tous ces pays ont besoin d'un libre échange relativement étendu tel que nous le connaissons depuis 2002. La présidence Trump est encore une énigme, mais le monde global peut s'inquiéter du retour au protectionnisme des Américains.

C'est pour répondre à la globalisation que les acteurs de la conteneurisation, armateurs et manutentionnaires, ont multiplié les investissements. Après le rééquipement de l'Europe et de l'Asie développée, c'est l'ensemble du monde qui s'est vu doté de nouveaux terminaux pour ne pas parler de nouveaux ports comme en Afrique de l'Est ou au Brésil. Ce grand mouvement peut être contradictoire avec l'évolution de l'économie des échanges devant nous. À moins de considérer que la globalisation est inéluctable, que les productions comme les consommateurs sont à l'échelle planétaire, et que le conteneur est le vecteur unique de la mobilité des marchandises. ■

Paul Tourret, Isemar

	2014	2015
	2 664 330	2 770 335
	1 663 000	1 538 086
	1 000 386	1 076 118
	2 368 741	2 458 135
	2 385 542	2 606 945
	3 684 845	3 645 448
	4 473 020	4 480 000
	6 504 330	6 600 000
	10 945 804	11 886 685
	6 583 168	6 821 336
	6 953 892	7 211 600
	4 263 043	4 188 215
	1 678 200	1 684 410
	3 444 925	3 061 501