

20 ans de mutations des routes maritimes

Il va de soi que depuis les années 90 les échanges maritimes ont connu de profonds changements dans leurs natures géographiques. La globalisation est elle même un phénomène géoéconomique appliqué au transport maritime traduisant une évolution planétaire du commerce des matières premières comme des produits manufacturés. En 20 ans, les routes maritimes ont changé, en volume comme en usage. Le jalonnement des hubs de la conteneurisation, les travaux à Suez et Panama, la piraterie somalienne, les tensions autour de la péninsule arabique, les inquiétudes japonaises puis chinoises sur Malacca, les spéculations sur l'Arctique... Autant de faits qui témoignent d'une dynamique perpétuelle des routes maritimes sous les effets des besoins de mobilité des marchandises et régulièrement des questions politiques. Les routes au travers des mers et des océans avec leurs jalonnements des passages contraints restent comme toujours dans l'histoire humaine des enjeux géostratégiques. La géopolitique contemporaine sous le sceau de la multipolarité doit ainsi prendre en compte les problématiques d'itinéraires maritimes.

Une petite histoire des routes maritimes

L'expansion européenne entamait, à partir du XV^e siècle, une dimension planétaire aux routes maritimes pour relier colonies et comptoirs aux métropoles européennes. De leur côté, la Chine, l'Inde et le monde arabe possédaient aussi leurs réseaux commerciaux et leurs routes. Avec la quasi-maîtrise totale par les Occidentaux du monde et les progrès des navires et de la navigation, les routes entraient dans l'ère moderne au XIX^e siècle. Avec l'organisation progressive des lignes régulières pour les hommes et les marchandises, les routes océaniques devenaient une réalité plus marquante. Dans un même temps, les progrès de l'ingénierie permettaient des constructions plus audacieuses, dont quatre canaux maritimes (Suez en 1869, Corinthe en 1893, Kiel en 1895, Panama en 1914). Naturellement, ce sont les deux grands canaux interocéaniques qui modifient le plus les échanges en permettant le tour du monde via la césure des continents.

Depuis le début de la navigation, les routes sont affaire d'itinéraires et de passages, mais sont surtout la traduction des besoins d'échange des marchandises. À la fin du XIX^e siècle, les grandes routes maritimes étaient encore organisées autour de quelques liens océaniques de faible ampleur : les flux transatlantiques, les liens avec le Japon, la Chine et les colonies d'Afrique et d'Asie du Sud. Néanmoins l'essentiel des échanges se faisait encore dans le foisonnement des cabotages régionaux.

Les flux océaniques de marchandises vont changer avec la croissance de l'industrialisation. Progressivement au cours du XX^e siècle, Européens, Américains puis Japonais sollicitent de plus en plus des ressources éloignées de matières premières. Ce fut d'abord les apports des champs pétroliers du Mexique, du Venezuela, d'Indonésie puis du Moyen-Orient, d'Afrique du Nord et de l'Ouest. Suivront les minerais désormais consommés par des industries lourdes en grande partie maintenant localisées dans les ZIP des ports : le fer du Labrador, de Mauritanie et du Brésil, la bauxite de Guinée, le manganèse du Gabon, le charbon de Colombie, le cuivre chilien. Deux pays produisent abondamment fer et charbon, l'Afrique du Sud expédie massivement vers l'Europe, l'Australie vers le Japon et plus tard les nouveaux venus de Corée et de Taiwan. Ainsi dans les années 80, les routes de matières premières se sont organisées vers la fourniture des économies développées. S'ajoutent les flux de céréales américains, européens et australiens vers les pays du Sud et l'URSS à la production nationale chaotique.

Les années 80 voient aussi une première organisation mondiale de la conteneurisation. À cette époque les échanges restaient concentrés dans des flux entre l'Europe de l'Ouest, les États-Unis et le Japon. Progressivement, plusieurs pays d'Extrême-Orient s'ajoutaient sous l'effet des premières délocalisations puis de leur affirmation économique. Ainsi, s'organisaient déjà les trois routes océaniques : transatlantique, transpacifique et via l'océan Indien. Les routes vers le Sud étaient encore faibles, car ce que l'on appelle encore le Tiers Monde pesait peu dans les échanges de produits conteneurisés.

Principaux flux de conteneurs 2015 (M evp)

	Vers UE	Vers USA	Vers Ex O.
Transpacifique	-	14,2	5,6
Asie Europe	11,8	-	5,9
Transatlantique	3,9	2	-

Les routes de la globalisation

Il y a vingt ans, l'économie comme le transport maritime entraient dans une nouvelle ère, celle de la globalisation. L'économie occidentale restait dynamique et en même temps, le monde rentrait dans une période nouvelle. L'émergence économique liée à une industrialisation rapide ou à la fourniture de matières premières changeait la nature économique de biens des pays. Les échanges maritimes à partir du milieu des années 2000 progressaient alors rapidement et ce malgré la crise globale de 2008-2009 et le ralentissement européen de 2011-2014. Ce sont donc désormais les routes d'un monde nouveau qui jalonnent la planète.

La place de l'Asie comme l'atelier du monde se traduit dès lors par des routes maritimes en plus grand nombre. Les liens traditionnels du transpacifique et vers l'Europe ont pris de l'ampleur. Au travers de l'océan Indien et de la Méditerranée, la vieille route des Indes et de la Chine est devenue une autoroute à porte-conteneurs géants jalonnée de hubs eux-mêmes articulant des routes secondaires vers des ports régionaux. Les hubs ont retrouvé tout naturellement les positions stratégiques des relais vers l'Orient : le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le golf d'Aden, Sri Lanka, le détroit de Malacca, Hong Kong. Pour les Amériques et le canal de Panama, c'est la Caraïbe occidentale qui est dotée de hubs.

Pour la conteneurisation, le système a construit un maillage complet de la planète. Car la globalisation a signifié pour la conteneurisation une version étendue des routes Nord-Sud vers l'Amérique latine, l'Afrique, le Moyen-Orient et le Sous-continent indien. Une nouveauté est le développement des routes "Sud – Sud" depuis la Chine et l'Inde. Cette évolution pour les conteneurs se retrouve aussi pour d'autres marchandises industrielles : les véhicules, les produits métallurgiques, les engrais, le ciment, les carburants, la chimie.

Cette caractéristique Sud – Sud se retrouve dans l'autre sens avec les fournitures de matières premières. Et c'est l'autre marque de la globalisation. Les nouvelles routes maritimes sont celles qui vont vers la Chine, l'Inde, l'Asie du Sud-Est avec des hydrocarbures, des minerais, des grains... Des routes sont donc apparues notamment depuis le Brésil et l'Afrique de l'Ouest vers l'Extrême-Orient via le cap de Bonne-Espérance. D'autres ont pris des proportions nouvelles comme celle du pétrole depuis le Moyen-Orient vers l'Asie ou des minerais australiens

vers le Pacifique occidental. Ainsi en 20 ans, l'ampleur des routes maritimes est devenue réellement planétaire tout en accentuant encore plus la question des passages spécifiques.

L'Égypte et son canal

En 1955, le canal de Suez était encore à son gabarit initial de 1869, néanmoins dans les années suivantes, les pétroliers ont commencé à grossir de plus en plus. La fermeture du canal de 1967 à 1975 et la hausse des prix du pétrole des années 70 ont provoqué un bouleversement majeur du transport maritime sous le double effet du contournement géographique de l'Afrique pour les approvisionnements de l'Atlantique Nord et de l'exigence de minimaliser le prix du transport qui pousse au gigantisme.

Le canal était encore dans les années 70 au gabarit de 60 000 tpl. L'Égypte voulait être la voie du pétrole arabe. L'oléoduc trans-égyptien du Sumed (1975) n'était pas suffisant. Le canal a été approfondi en 1980 au format de 150 000 tpl. Par la suite, le format suezmax a changé à cinq reprises (1994, 1996, 2001, 2010) pour porter le format actuel à 250 000 tpl. Les derniers travaux de 2015 ont été différents. L'objectif du gouvernement égyptien, qui a financé les 8 Mds \$ avec un financement populaire, était de fluidifier le transit. Pour se faire, outre des élargissements de la voie actuelle, une seconde a été construite sur 72 km.

Les Égyptiens veulent préserver l'intérêt commercial de leur canal et les recettes qu'il représente (4,7 Mds \$ en 2015). L'objectif à terme est le dédoublement physique du trafic de 50 à 100 navires par jour. Un objectif qui peut être illusoire, car la capacité économique de l'ensemble Europe / Méditerranée / Russie avance tranquillement vers une maturité de ses échanges. Néanmoins, le canal de Suez a vu ses trafics croître depuis vingt ans. En 2000, le trafic du canal était de 14 000 navires pour 230 Mt. En 2015, les chiffres étaient de 17 500 navires pour 823 Mt. Cela démontre à la fois la formidable croissance du trafic maritime international et témoigne du gigantisme (croissance plus rapide du tonnage que du nombre de navires en transit).

Le passage du canal coûte cher (0,5 M \$ pour un grand porte-conteneurs) et par moment les armateurs s'interrogent sur le contournement par le cap de Bonne-Espérance. Naturellement, cette route est plus longue de 9 000 km. Il faut dès lors que le prix des routes soit assez bas pour que le contournement devienne pertinent pour des trafics sans urgence. Ce qui n'a été vrai qu'en 2009 et 2015.

Seul un flux spécifique se retrouve usagé du contournement de l'Afrique, le pétrole des super tankers

oversuezmax (VLCC). Néanmoins, depuis 20 ans les flux pétroliers entre le Golfe persique et les deux rives de l'Atlantique Nord se sont réduits en raison des approvisionnements diversifiés. En 2000, 330 Mt de pétrole et produits raffinés partaient du Moyen-Orient vers l'Europe et l'Amérique via Suez ou le cap de Bonne Espérance. Ce chiffre n'était plus que 210 Mt en 2015.

Le canal de Suez a besoin d'un environnement sûr au Moyen-Orient. Au-delà de la menace relative du terrorisme sur la navigation ou plus directement des conflits yéménites, c'est surtout la piraterie somalienne (2008- 2014) qui a été un facteur d'inquiétudes. La sécurisation du golfe d'Aden a été rétablie par les flottes de guerre déployées par les Européens, les Américains et quelques pays asiatiques. Au-delà dans l'Ouest de l'océan Indien, les compagnies ont eu recours à la présence de gardes armés. Néanmoins, c'est une forme de stabilisation de l'espace somalien qui a aussi contribué à réduire la menace sur les activités maritimes proches. Avec la piraterie somalienne, mais aussi nigériane, les acteurs maritimes ont compris les dangers des pays instables et des gouvernements déficients.

Pour en revenir au contournement par l'Afrique du Sud, s'il est une alternative pour connecter l'Asie et l'Europe, il est une route naturelle des nouveaux flux de l'Atlantique Sud. Dans le sens Ouest – Est, ce sont essentiellement le pétrole du Golfe de Guinée, le fer brésilien et le soja sud-américain. Dans l'autre sens, ce sont les expéditions des conteneurs asiatiques. On comprend dès lors pourquoi CMA CGM développe un petit hub à La Réunion.

Un nouveau canal de Panama

La globalisation maritime pouvait se passer du canal de Panama, mais le canal ne pouvait se passer de la globalisation maritime. Derrière cette formule, la situation peut se résumer en un seul chiffre, le trafic du canal ne représentait que 2% de l'activité maritime mondiale en 2015 (15% à la Malacca, 7% à Suez). Le transit par le canal en termes de navires était stable avec de 14 à 15 000 navires par an depuis plusieurs décennies.

Le passage interocéanique depuis deux décennies se trouvait en fait marginalisé par l'évolution des échanges globaux. Le lien interocéanique a ensuite vu son intérêt réduit avec la diminution des échanges maritimes entre l'Atlantique et le Pacifique. L'émergence de l'Asie a en effet polarisé les flux entre les deux rives du Pacifique, un effet démultiplié avec le rôle de la Chine. En 2006, les autorités de Panama ont donc décidé de doubler la capacité du canal grâce à la construction de nouvelles écluses permettant un triplement des gabarits des navires.

Le canal de Panama, pour son autorité et son État, devait retrouver son rôle dans les échanges maritimes internationaux en réorientant des trafics vers le passage interocéanique. En 2016, après 9 ans de travaux et une facture de 9 Mds US\$, notamment pour un nouveau système d'écluses (deux géantes à la place des trois de 1914), le canal est réouvert.

Le nouveau format des écluses crée un gabarit dit new panamax de 120 000 tpl qui correspond aux pétroliers aframax, aux vraquiers mini capesise et au porte-conteneurs de 12 500 evp. Le courtier Clarksons a calculé qu'avec l'ancien format, 55% de la flotte mondiale avaient un format supérieur au canal de Panama. Avec les nouvelles écluses, ce chiffre descend à 21%.

Le canal de Panama était devenu qu'une connexion entre les différentes façades des Amériques. Pour l'année fiscale 2015-2016, 14 500 navires ont franchi le canal pour un total de 226 Mt de marchandises, mais les deux tiers étaient en rapport avec les ports américains. Le nouveau format du canal continuera de concerner essentiellement les Américains avec des navires plus gros qui pourront favoriser les exportations des deux Amériques (grains, charbon, gaz). Pour les conteneurs, les armateurs mettent en place des nouveaux services entre l'Asie et la Côte Est (avec des 8 à 10 000 evp) aux dépens en partie du système du *landbrige* ferroviaire via les ports de la Côte Ouest (du Canada au Mexique). Les trafics portuaires de 2017 des deux côtes américaines, mais aussi du Canada et du Mexique donneront une première tendance dans quelques mois.

Singapour plate forme portuaire et maritime



Photo ISEMAR

Vers une thrombose à Malacca

Depuis l'arrivée des Européens en Asie du Sud-Est au XVI^e siècle, le détroit de Malacca a toujours été une question sensible. Le détroit et plus spécialement le « virage » de Singapour sont la porte de l'Extrême-Orient. Entre la petite république insulaire et les îles voisines indonésiennes, le passage est étroit à l'image des détroits turcs. La particularité de Malacca / Singapour est le volume de marchandises en cause.

Le passage asiatique est fondamental pour les approvisionnements de l'Extrême-Orient. La libre circulation et la sécurité du détroit ont d'abord été une affaire japonaise qui a soutenu dès les années soixante la coopération régionale d'abord pour la sécurité de la navigation puis pour la sûreté face à la piraterie indonésienne. Celle-ci est devenue très importante dans les années 90 pour exploser en 2000. Une vigoureuse prise en main de la question par Singapour, la Malaisie et l'Indonésie l'a réduite à une nuisance endémique, mais mineure (pour l'industrie maritime) de banditisme local.

En termes de géostratégie, la question reste la même. Le tout petit passage du détroit de Philips face à Singapour sert au transit de 1/6 du transport maritime mondial. Le transit de pétrole en 15 ans est passé de 400 à 600 Mt. Encore plus que pour le Japon, le détroit est vital pour la Chine devenue la plus grande nation portuaire de notre monde globalisé.

En 2003, le président Hu Jintao selon un journal de Hong Kong aurait évoqué le "dilemme de Malacca". Cette dépendance du détroit qui représente pour la Chine 100% du soja importé, 90% du pétrole, 40% du fer et 40% du gaz. Plus globalement, les trafics pétroliers de la Chine, du Japon, de la Corée et de Taiwan représentent 450 Mt par an. Le goulet de Malacca est aussi sensible pour toutes les économies exportatrices d'Extrême-Orient, pour la Chine comme pour ses voisins, la route vers l'Ouest est celle des exportations de produits manufacturés vers le reste de l'Asie, l'Europe et l'Afrique. De 5 M d'evp dans les années 90, le trafic sera autour de 50 M d'evp à la fin de cette décennie.

Plus que la piraterie de brigandage ou les tensions de voisinage en mer de Chine méridionale sous pression chinoise, la menace directe sur le détroit est simplement la congestion maritime. Au début des années 2000, le transit au large de Singapour était de 50 000 navires par an, en 2016 il s'est élevé à 83 740 unités. La question de la fluidité de cette voie stratégique est régulièrement évoquée si l'on dépasse 100 000 transits annuels. Un accident maritime majeur poserait un problème conséquent, mais pas fatal puisque le trafic pourrait être détourné vers l'Est par le détroit de Lombok (un détour de cinq jours de mer) comme l'a évoqué en 2016 le gouvernement indonésien.

Attention médiatique pour la route arctique

À partir des années 2010, la question de l'usage de la route arctique le long de la côte sibérienne est devenue une réalité. Le premier passage d'un navire chinois a même connu une attention médiatique. La route nordique est plus courte (avec néanmoins quelques frais réduits russes, brise-glace, navire, assurance) et est une

opportunité géographique. Néanmoins, peu de marchandises sont véritablement concernées. Des productions minières scandinaves et russes vers l'Est. Dans l'autre sens, des produits industriels pourraient être expédiés avec des gains de temps de 10 à 15 jours. Pour les conteneurs, les processus privilégient l'intensivité des services multi escales et non un lien rapide réduit aux ports de départ et d'arrivée.

La Russie souhaite faire de la route du Nord-Est un itinéraire maritime international avec l'opportunité qu'un réchauffement climatique allonge l'usage estival (mai – octobre). Toutefois, il s'agit d'une route "russe" le long de la côte sibérienne et par trois fois au travers de détroits peu profonds entre des îles et le continent. Les 6 à 7 000 km sont sous dépendance russe qui doit assurer la sécurité (sauvetage, population). Elle compte bien faire payer les utilisateurs de ses services y compris avec les brises glaces d'accompagnement. L'idée est bien d'ouvrir un itinéraire déjà connu par les Russes, mais encore anecdotique (2 à 6Mt). La capacité de développement reste encore spéculative.

La route du Nord – Est reste un passage particulier. Ouvert qu'une partie de l'année avec des risques propres à cette zone (glaces immergées, condition arctique), il faut des navires spécifiques (classe glace) et des équipages compétents. Les assureurs veillent à ce que les risques soient couverts. Pour l'instant les armateurs ne montrent pas d'intérêt pour cet axe à l'exception peut-être des Chinois, mais comme souvent en Chine les choses sont autant économiques que politiques.

La route du Nord entre elle dans le concept chinois des routes vers l'Ouest. Le concept chinois exprimé en anglais "one belt, one road" inclut des routes maritimes et une route terrestre qui relieront la Chine à l'Europe. La "Nouvelle route de la Soie" développée par la Chine ressemble plus à une opération marketing au service du puissant BTP chinois au service d'économies en émergence qu'aux ambitions express des ports notamment ceux de l'océan Indien.

En vingt ans, les routes maritimes ont changé à la mesure de celles du shipping et de l'économie des échanges. Le développement chinois a accentué les flux au travers du pacifique, mais surtout de l'océan Indien faisant de Malacca un goulot d'étranglement en croissance régulière. Parallèlement, les passages de Suez et Panama sont liés à des espaces plus matures et donc à la croissance plus relative nonobstant les travaux de modernisation qui viennent de s'achever.

Paul TOURRET