

« Une remise en cause du libre-échange »

Paul Turret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar), analyse les conséquences possibles de l'élection de Donald Trump.

Que peut impliquer l'élection de Donald Trump pour l'industrie maritime ?

On peut se demander si cette élection ne va pas se traduire par une remise en cause du libre-échange actuel. Celui-ci est le fruit des accords internationaux de libre-échange et de l'entrée de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Il s'est traduit par une amplification des flux de marchandises transportées en conteneur par voie maritime. Trump a mené campagne sur le thème du protectionnisme et des barrières douanières. Le monde maritime issu de la conteneurisation peut donc s'interroger sur l'avenir de ces flux. L'industrie maritime a besoin d'un libre-échange océanique, et non pas de marchés



« Les bourses ont réagi plutôt favorablement à l'élection de Trump. »

intérieurs continentaux, pour se développer.

Assiste-t-on à la fin d'une période historique de libre-échange ?

L'industrie maritime s'inquiète

parce qu'elle est le vecteur du libre-échange. Mais les bourses ont réagi plutôt favorablement à l'élection de Donald Trump. Les grands groupes (pétrole, BTP, chimie, sidérurgie...) ne voient pas forcément d'un mauvais œil une conteneurisation des économies à par-

tir du moment où elles ont des implantations industrielles partout dans le monde. Mercedes et BMW ont des usines aux États-Unis et en Allemagne. La production des unes et des autres pour le marché américain est arbitrée par le niveau de change du dollar. Le dollar est faible, on fabrique aux États-Unis. L'euro est faible, on fabrique en Europe. C'est un arbitrage fait sur la monnaie où le transport maritime sert de moyen d'ajustement. Si on met des barrières douanières, Mercedes et BMW vont se contenter d'investir dans leurs usines américaines.

Le changement prévisible de donne fait-il déjà des victimes ?

Prenons le canal de Panamá. Des milliards de dollars viennent d'être dépensés dans des gigantesques travaux d'infrastructures pour permettre l'accès direct à la côte est des États-Unis à partir de l'Asie. Le nouveau canal de Panamá se voulait une mise au format du libre-échange du XXI^e siècle. On peut noter l'ironie de la situation si l'administration Trump confirme les intentions affichées lors de la campagne. ■

Propos recueillis par Olivier MÉLENNEC