



Géopolitique et globalisation, le transport maritime et les tensions du monde

Il y deux ans, en avril 2022, la Note de Synthèse de l'ISEMAR n°240 faisait un retour en arrière de 20 ans de relations internationales, d'économie et de transport maritime avec un constat d'un décalage entre les nombreux heurts du monde et la mise en place de la mondialisation. Nous étions au début du conflit russo-ukrainien et nous sentions bien que la prééminence d'une globalisation économique apaisante sur les postures martiales de bien des régimes politiques trouvait une première fois sa limite. Contre tout bon sens économique, la Russie menait une guerre à sa voisine et entraînait l'UE (son premier partenaire) en retour dans une politique de sanctions. Depuis novembre 2022, le régime Houthi contrôlant une partie du Yémen contre tout bon sens politique (si ce n'est la solidarité avec Gaza) harcèle le commerce maritime en mer Rouge et modifie les routes euro-asiatiques. Par deux fois, la géopolitique depuis deux ans bouleverse le commerce maritime... changements d'époque ou épiphénomène, tentative d'une lecture vue de l'économie maritime.

Retour sur la globalisation maritime

Pour les Occidentaux, la mondialisation maritime commence avec les Grandes découvertes et la mise sous tutelle tour à tour, entre le début du XVI^e siècle et la fin du XIX^e siècle, des Amériques, de l'Asie du Sud et du Sud-Est et de l'Afrique. On ajoutera l'ouverture forcée de la Chine et du Japon. Le transport maritime de marchandises est autant au service de l'exploitation coloniale que du commerce entre les continents.

Si le moteur et la coque métallique changent le navire, c'est surtout avec la seconde industrialisation, à la fin du XIX^e siècle, que change le transport maritime. Les industries du pétrole, de la chimie, de la mécanique, de l'automobile ont des besoins nouveaux en matières premières alimentant le commerce maritime. De même que les grandes mobilités à l'échelle humaine nourrissent les lignes régulières des paquebots entre tous les continents. L'élan industriel des Trente glorieuses ne fait que démultiplier la demande de pétrole, de fer, de charbon, de bauxite... Envisagé dans les années trente, le transport maritime prend son élan

contemporain (super tankers, minéraliers géants) et avec lui les ports désormais dotés de terminaux spécialisés.

Géographiquement, au fil des décennies du XX^e siècle, différentes régions sont intégrées comme fournisseurs en matières premières et alimentent les flux maritimes vers les USA, l'Europe et le Japon. Certains pays sont dans la sphère occidentale, le Canada, l'Australie, l'Argentine, l'Afrique du Sud. Les nouveaux pays indépendants sont riches en ressources et en tirent des revenus conséquents, pays du Golfe persique, Afrique, Insulinde. Les derniers venus sont les pays de l'Ex-URSS (Russie, Ukraine, Kazakhstan, Azerbaïdjan...).

À la fin des années soixante-dix, les délocalisations vont profondément modifier le transport maritime. Facilitées par le processus de libéralisation des échanges et des investissements qui aboutit à l'OMC. Les entreprises américaines, européennes et japonaises trouvent dans des pays de ce que l'on appelle encore le Tiers monde des opportunités pour produire à moindre coût. Le Mexique, le Maroc, la Tunisie, le Pakistan, le Bangladesh, Hong Kong la Malaisie, la Thaïlande, la Corée, Taiwan... la liste s'allonge dans les années quatre-vingts de ces nouveaux territoires d'industries manufacturières.

Les avantages sociaux de produire ailleurs dans le monde ne sont pas réduits par le coût du rapatriement vers les marchés occidentaux, car le transport maritime a développé un outil hyper performant qu'est la conteneurisation. La ligne régulière est parfaitement adaptée aux délocalisations et prospère avec elles. Dans les années 2000, l'intégration de la Chine à l'OMC est un véritable accélérateur de la mondialisation. Dans une période très courte, elle devient un géant industriel tourné vers l'export. La Corée et Taiwan prennent la voie des pays très avancés comme le Japon. L'Asie du Sud-Est et l'Inde entrent dans l'ère de l'émergence économique.

C'est là où véritablement se crée la globalisation maritime. D'une part les produits manufacturés et alimentaires vont dans tous les sens, même si l'Europe et l'Amérique du Nord dominant, les matières premières sont aussi échangées entre les « Sud ». La Chine et l'Inde sont ainsi devenues des importateurs massifs.

Le transport maritime est devenu à l'âge global une économie massive de services. Entre 2000 et 2020, le volume de marchandises internationales a été doublé et la capacité d'emport de la flotte mondiale a triplé. Dans le conteneur, le trafic a été multiplié par trois et la flotte par six. Non seulement les passages par Panama, Suez et Malacca se sont accentués par la hausse du trafic mais des routes ont pris de l'importance comme l'axe Atlantique Sud (Afrique, Amérique du Sud) vers le Pacifique oriental via le cap de Bonne Espérance et dans une mesure moindre le passage arctique du Nord-Est.

Effets multiples de la guerre de la Russie

Ni le 11 septembre et la réaction américaine en Afghanistan et en Irak, ni le Printemps arabe et la lutte contre DAESH n'avaient eu de conséquences sur le transport maritime international. Les tensions toujours existantes entre les États-Unis et l'Iran créent parfois de petites tensions dans le golfe Persique mais les conflits en Syrie et en Libye n'ont pas débordé sur les rives de la Méditerranée.

Le 24 février 2022 a commencé la guerre de la Russie à l'Ukraine. Le retour d'un conflit de grande ampleur en Europe a été une surprise, car beaucoup pensaient que la Russie de Vladimir Poutine avait trop à perdre économiquement pour un gain politique tout relatif (le possible retour de Kiev dans le giron de Moscou). La première conséquence maritime du conflit a été de réduire à presque rien le commerce maritime de l'Ukraine¹, le pays perdant son port de Marioupol sur la mer d'Azov.

L'Ukraine est l'un des principaux exportateurs mondiaux de céréales et le manque de grains pouvait avoir des conséquences catastrophiques. À l'initiative de la Turquie et de l'ONU, un corridor maritime, accepté par la Russie de juillet 2022 à juillet 2023, a été mis en place pour favoriser les exportations ukrainiennes de céréales. L'enjeu est global avec la sécurité alimentaire mondiale (volume, prix) et notamment les grands pays importateurs². La route du corridor est désormais le long des côtes européennes de la Roumanie et de la Bulgarie. En 2023, le bilan est de 22 Mt traités par plus de 700 navires.

Le conflit russo-ukrainien n'a pris une dimension maritime internationale qu'avec les sanctions occidentales. L'UE, la GB et les États-Unis ont décidé qu'une manière d'agir sur le conflit était de priver la Russie de ressources financières

en contrariant son commerce international et ses moyens maritimes. C'est le sens des politiques de sanctions. Elles ont entre autres visé les navires et intérêts maritimes russes. Ceux-ci ont néanmoins profité du système classique du shipping, fait de domiciliations et d'offshorisations exotiques. Le cas le plus connu est le ship management de Sovcomflot à Dubaï.

Les Occidentaux ont mis en place des sanctions contre les marchandises russes. Pour l'UE, ce sont des interdictions visant le pétrole brut (décembre 2022) et les produits raffinés (février 2023). L'origine russe de la plus grande partie du méthane est à court terme non substituable, le GNL venant du champ de Yamal est resté présent (50% des flux russes restent vers l'UE). Le GNL américain (à base de gaz de schiste) a pris au fil des mois de l'importance et fin 2023, le commissaire européen à l'énergie a appelé les énergéticiens européens à ne pas renouveler les contrats de long terme avec la Russie qui arrivent à expiration.

Méthanier russe à l'approche de Saint-Nazaire



Photo ISEMAR

Pour revenir au pétrole, la production russe a trouvé de nouvelles routes, car les sanctions ne concernent que les Occidentaux, les raffineurs chinois et indiens ont bien compris l'opportunité d'un pétrole russe disponible et moins cher. En 2023, l'Inde représentait 32% des exportations de brut russe et la Chine 45%. Pour les raffinés, un quart est orienté sur le marché turc, suivent outre la Chine, l'Afrique du Nord et le Brésil. Les nouvelles routes russes en incluant le charbon sont désormais vers l'Est via le canal de Suez où elles croisent les raffinés et le pétrole brut du Moyen-Orient vers l'Europe. Ainsi, les routes maritimes du pétrole se sont allongées au grand profit des armateurs et moins de l'environnement.

¹ En plaçant en zone de guerre la partie Nord de la mer Noire, les assurances maritimes rendaient la zone commercialement interdite pour les navires de commerce.

² C'est le Programme alimentaire mondial (PAM) des Nations Unies qui achète 80 % du stock de céréales d'Ukraine, contre 50 % avant la guerre.

Les sanctions américaines et européennes visent à contrarier les activités économiques russes et à empêcher l'usage de moyens occidentaux. Cela concerne pour le maritime les financements, l'assurance, l'avitaillement. Les États-Unis ont même dû rappeler à l'ordre les armements grecs largement impliqués dans les trafics maritimes des marchandises russes. Les sanctions laissent un vide sur le rôle des acteurs maritimes européens et notamment grecs, pivot des flux pétroliers et vauquiers. Les Grecs ont abandonné le business non sans vendre leurs navires aux acteurs de la "flotte fantôme".

Derrière ce nom médiatique se cachent deux réalités maritimes. Il y a autour de 800 navires de la "gray fleet", c'est-à-dire des navires identifiables qui participent aux flux russes. Un autre bloc de 800 tankers forme la "black fleet", littéralement "sous les radars" autant réglementaires que dans l'activité. Initiées pour les trafics sous sanctions américaines de l'Iran et du Venezuela, les pratiques de "dark fleet" posent des questions notamment en termes de sécurité maritime. Une flotte très âgée est occupée à cette activité et les lacunes d'assurance laisseraient sans recours face à des pollutions³.

Au-delà de l'aspect singulier de ces pratiques, se pose la question d'une mondialisation alternative avec les pays opposés à l'Occident (Russie, Chine, Iran) et le "Sud Global", nouveau concept du non-alignement (Inde, Brésil, Afrique du Sud, Éthiopie, Turquie...). Néanmoins, ce concept de géopolitique est peu opérant pour les échanges internationaux et le commerce maritime, car l'interférence est forte et tout le monde dépend encore des relations économiques avec l'Occident.

L'économie maritime en 2023

Reste un dernier aspect de la guerre et des sanctions européennes, la dégradation économique continentale. En 2022, la crise énergétique est le résultat de la hausse des prix de l'électricité, du gaz et des carburants et le retour de l'inflation. Le PIB de l'UE était encore en croissance de 3,6% en 2022, mais seulement de 0,7% en 2023 et sera sans grand élan ces prochaines années (autour de 2%). Pour les ports européens, l'atonie continentale se traduit par un « petit âge glaciaire ». En 2023, Anvers Brugge affiche -5,5% même tendance à Flessingue-Gand, Rotterdam et dans les ports français.

En Europe et aux États-Unis, la crise sanitaire avait produit un phénomène atypique. Les confinements poussaient à la consommation de biens manufacturés mais réduisaient les achats de biens d'équipement aux dépens de l'économie industrielle. La conteneurisation était à contre temps du reste des filières maritimes. La reprise attendue n'a pas été au rendez-vous en raison de la crise énergétique. Les importations européennes de fer ont reculé en 2022 et en 2023. Les importations de pétrole brut et de produits raffinés en chute en 2022 à cause des prix des carburants astronomiques ont par contre un peu repris en 2023.

La conteneurisation montre qu'en 2022, les Européens ont réduit leur consommation. Les importations d'Asie ont plongé de 9% avant de reprendre des couleurs en 2023 (+6,5%). Dans un même temps, les États-Unis sortent d'une période d'hyper consommation et les volumes transpacifiques ont chuté en 2022 et 2023. Les taux bas sur les deux grands marchés ont entraîné des chutes de revenus en 2023 contrastant avec les deux années "magiques" de 2021 et 2022.

Si on regarde la Chine, il faut se rappeler que la crise sanitaire a eu un petit effet début 2020 et surtout en 2022 avec les grands confinements. Porté par la demande américaine en 2021, le PIB chinois avait reconnu un sommet (8,4%) avant de s'effondrer en 2022 (3%) et de reprendre des couleurs en 2023 (5,2%). En terme maritime, les importations de pétrole, de fer, de charbon et de GNL ont toutes été en croissance en 2023.

Pour être clair, il n'est plus très facile de lire les échanges maritimes internationaux dans une cohérence globale. En effet, la crise sanitaire de 2020 à 2022 et les effets de la guerre russo-ukrainienne depuis 2022, créent des mouvements économiques de différentes natures et affectent les grands ensembles économiques dans des tempos différents. L'année 2020 devait engager une forme de maturité de la globalisation alors légèrement perturbée par la politique commerciale de l'administration Trump. Le covid et la Russie ont fait basculer les choses dans un mode inconnu et sans aucune perspective claire. Le transport maritime mondial a retrouvé une croissance. Selon Clarkson, en 2022, il avait perdu 0,4%. Avec 12,37 Mds tonnes en 2023 (+3%) et peut être 12,64 Mds tonnes en 2024 (+2%), il progresse même plus rapidement en distance parcourue avec les nouvelles routes russes.

³ Des petits navires sortent de mer Noire, de Baltique et d'Extrême-Orient russe le pétrole brut ou les raffinés et les transfèrent coque à coque dans des zones de mouillage à des navires plus gros chargés de réaliser les

liaisons océaniques. Ces rendez-vous maritimes se produisent au Danemark, au Maroc, à Malte, en Grèce, en Malaisie ou en Corée sans que les pays concernés ne puissent ou ne veulent agir.

Tensions sur les routes maritimes

En 2021, l'accident du porte-conteneurs *Ever Given* d'Evergreen avait focalisé durant une semaine l'attention mondiale sur la sensibilité des grands passages océaniques. Ce grain de sable dans la mécanique de la globalisation a été solutionné rapidement. Avec la montée en puissance des conflits et des postures martiales, il est courant de se demander si les passages spécifiques ne sont pas trop sensibles aux tensions géopolitiques. C'est d'ailleurs, le métier des analystes de considérer les risques qu'ils pourraient y avoir à Suez, Ormuz, Malacca et même pour le détroit de Formose qui sépare la Chine et Taiwan. L'engagement militaire de la Russie interroge sur la fin d'un tabou sur l'agressivité des Etats. Les yeux se tournent vers la Chine et Taiwan, le Venezuela et le Guyana.

Comme notre époque est compliquée, elle a décidé d'avoir aussi un évènement climatique El Nino particulièrement virulent sur l'Amérique du Sud et Centrale. Le canal de Panama se trouve privé d'une forte pluviométrie et les deux lacs qui alimentent les écluses se « vident » trop vite. L'autorité du canal rationalise les passages et ainsi la liaison interocéanique est perturbée avec des retards de passages et des navires qui réalisent même des contournements de l'Amérique du Sud.

Pourtant, l'actualité à la fin 2023 s'est tournée vers le Proche-Orient. Depuis 1948, les épisodes ne manquent pas. Sans entrer dans les raisons de fond, l'attaque du mouvement Hamas sur le territoire israélien s'est transformée en une opération militaire de grande ampleur de Tsahal. On s'est posé la question d'un débordement du conflit sur le canal de Suez et du rôle de l'Égypte, mais le régime du maréchal Al Sissi refuse l'engrenage du conflit et tient à ses ressources (tourisme, canal). Pourtant, l'Égypte est sans doute le plus grand perdant de la tournure qu'a pris le conflit par un effet domino totalement imprévu. La rébellion Houthi, proche confessionnellement et politiquement de l'Iran, a pris il y a quelques années le contrôle du "Yémen utile" dont les rives de la mer Rouge. Elle a décidé de s'impliquer dans le conflit, au départ avec des attaques contre des navires identifiés comme liés à des intérêts israéliens (dont deux détournements) puis par des tirs de missiles et de drones qui ont visé des navires de différentes nationalités. Le résultat a été l'abandon début 2024 du passage par la mer Rouge des porte-conteneurs et des carriers, puis des navires pétroliers occidentaux et même des méthaniers qataris. La conséquence est le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne Espérance.

L'histoire a déjà connu cela avec la fermeture du canal de Suez entre 1967 et 1975. Cette fois-ci ce sont le détroit de Bab el Mandeb et le Sud de la mer Rouge qui sont sous tension. Les lignes régulières conteneurisées entre l'Europe, l'Asie et l'Australie prennent de 8 à 15 j de délai supplémentaire. Le non passage de Suez représente une économie, mais chaque jour de navigation coûte en carburant (et en émissions de gaz à effet de serre). Il faut surtout réorganiser les lignes, ajouter des navires, faire sauter des escales. La conteneurisation notamment a fait le choix de se réorganiser, au moins pour un semestre. Les chargeurs découvrent une nouvelle fois leur sensibilité par rapport aux désorganisations du maritime. Si la conteneurisation garantit des échanges planétaires efficaces et à bon prix, elle est à la merci des problèmes (congestion portuaire, accident à Suez, problèmes politiques). Malheur alors aux distributeurs ou industriels sans stock tampon si la chaîne logistique a des à-coups. La désorganisation a un prix, mais il semble que la poussée du début de la crise sur les taux de fret conteneurisés ne se soit pas confirmée. À vrai dire, l'atonie de l'économie européenne permet de garder les prix à une réalité de marché. Les chargeurs ont compris qu'il s'agissait d'une réorganisation de la conteneurisation euro-asiatique et pas une menace directe sur les flux comme lors de la crise sanitaire et les menaces de confinement. Les taux restent en février 2024 mesurés et en aucun cas n'alimentent une inflation des prix pour les consommateurs.

La guerre de la Russie à l'Ukraine et l'intensité du conflit israélo-palestinien sont les marques les plus aiguës du contexte géopolitique de ce début de décennie. Les guerres font partie de la marche du monde mais depuis l'an 2000, la globalisation économique fait aussi partie de cette marche. Il n'est pas évident de savoir si la géopolitique mondiale faite de conflits et de tensions est une marque de notre époque mais ce qu'il y a de certain c'est qu'elle peut entrer en collision avec le "*business as usual*" qui porte l'économie globale et l'un de ses instruments qu'est le transport maritime. Tendue en géopolitique mais amalgamé en économie, le monde présent est à l'évidence bien compliqué.

Paul TOURRET