

# Compte rendu de la table ronde

## « Transport maritime et mondialisation : toujours plus ou toujours moins ? »

Par Nicolas Lelièvre, PLP Lettres-Histoire-Géographie, académie de Rouen, octobre 2009

**Saint Dié des Vosges – Espace Georges Sadoul**  
**Samedi 03 octobre 2009 – 9h-10h30**

**Conférence organisée par Antoine Frémont,**  
**directeur de recherche INRETS.** (*Institut National de recherche sur les Transports et leur sécurité*)

**Avec : Xavier Guérin, responsable des affaires économiques, Armateurs de France. Cyril Chédot, chargé de mission développement local, délégation au développement local et aux affaires européennes, port du Havre. Elisabeth Gouvernal, directrice de recherche SPLOTT** (*Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports et Travail*). **Romuald Lacoste, chercheur ISEMAR** (*Institut supérieur d'économie maritime*).

**Animée par Erik Izraelewicz, directeur des rédactions, La Tribune.**

**Erik Izraelewicz,**  
**directeur des**  
**rédactions, La Tribune.**

Les liens entre les transports maritimes et le développement économique ainsi qu'entre transports et mondialisation n'est plus à faire.

F. Braudel a largement mis cela en évidence lorsqu'il parle du rôle des ports dans l'apparition des « villes monde ».

Pendant vingt ans, nous avons assisté à une explosion du trafic dans le monde. Depuis un an on assiste à un effondrement du commerce mondial.

**Peut-on parler aujourd'hui de « toujours moins » ? Y aura-t-il une nouvelle reprise ou encore une nouvelle forme de mondialisation d'après crise ?**

**Antoine Frémont,**  
**directeur de recherche**  
**INRETS**

Les transports maritimes ont toujours été un révélateur des fluctuations mondiales. Jusqu'ici le trafic des conteneurs a toujours cru d'au moins 7 à 8% par an. Nous assistons aujourd'hui à un retournement brutal qui affiche des résultats négatifs.

Toute la filière maritime est touchée. L'analyse de la question des transports maritimes dans la crise d'aujourd'hui peut se faire à la lumière de trois réflexions :

- Quelles sont les conséquences à court terme pour les ports et les manutentionnaires ?
- Aucun armateur ne doute que le trafic va repartir. L'heure est aujourd'hui à la mise en place de stratégies de limitation des dégâts
- Et si la crise dure ou que la croissance revient mais de façon nouvelle, y aura-t-il des changements dans les hiérarchies, l'organisation des flux dans le monde ?

**Romuald Lacoste,**  
**chercheur ISEMAR**

La crise actuelle affecte de façon différente les acteurs mondiaux selon ce que l'on transporte mais aussi selon les lieux géographiques.

**« certains pays abordent la crise avec un réservoir différent de solution »**

La question est de savoir si les économies de l'Europe de l'ouest vont ressortir de cette crise de la même manière que les économies américaines ou asiatiques.

**Elisabeth Gouvernal,**  
**directrice de recherche**  
**SPLOTT**

Entre 80 et 90% du trafic des marchandises se fait de nos jours par voie maritime. Dans un monde caractérisé par la domination économique du commerce des produits manufacturés, il apparaît que la Chine se trouve très affectée par la crise de la demande. Le trafic des conteneurs a en effet chuté de plus de 20 % sur l'ensemble mondial.

**Xavier Guérin,**  
responsable des  
affaires économiques,  
Armateurs de France

Le commerce maritime reste le plus fidèle des révélateurs d'une crise mondiale. Rappelons néanmoins que le transport maritime a vécu plusieurs crises, a toujours vécu des situations de crise de plus ou moins forte ampleur.

En terme de trafic,

**« ça a toujours été plus et de temps en temps un peu de moins... »**

Dans l'analyse de cette crise du trafic, on oublie cependant certaines filières qui se portent très bien comme celle concernant les croisières (à haute valeur ajoutée), les navires de service ou encore ceux de haute technologie.

**Cyril Chédot,** chargé de  
mission développement  
local, affaires  
européennes, port du  
Havre

Pour les ports la question qui se pose surtout est celle du **« toujours mieux »** plutôt que cette idée du **« toujours plus ou du toujours moins »**.

En effet, les ports, malgré cette crise du trafic mondial, n'arrêtent pas pour autant leurs innovations et leurs investissements.

***On a parfois l'impression d'avoir, pendant longtemps, créé des ports et d'y avoir investi plus que massivement. Le choc n'en est-il pas plus violent ?***

**Antoine Frémont,**  
directeur de recherche  
INRETS

Rappelons qu'en 2008, huit milliards de tonnes de marchandises transitent par voie maritime. Durant les trente glorieuses le « vrac » domine dans le transport des marchandises. Dans les années 70-80, le trafic de marchandises par conteneur prend le relais.

Rappelons aussi que le pétrole retrouve son niveau de trafic des années 70 en 2002 et ce, malgré la très forte hausse mondiale du prix des carburants.

**Elisabeth Gouvelal,**  
directrice de recherche  
SPLOTT

Il existe de très grandes différences aujourd'hui dans le développement du trafic des conteneurs, en ce qui concerne les investissements portuaires. On peut distinguer deux types de ports en fonction de ces investissements :

- Les ports disposants d'un hinterland, comme la plupart des ports européens
- les ports Hubs, qui ne disposent pas d'hinterland. Ces ports ont été, pour la majeure partie d'entre eux, mis en place par les armateurs eux-mêmes. Certains pays ont cru pouvoir drainer l'économie du pays grâce à ces ports alors qu'il s'agit d'ensemble conçus et pensés pour les intérêts des armateurs.

**Cyril Chédot,** chargé de  
mission développement  
local, affaires  
européennes, port du  
Havre

Dans cette crise, les territoires portuaires résistent mieux que d'autres territoires. Autrefois et pendant longtemps, on était sur un rapport d'un emploi maritime pour deux emplois industriels. Aujourd'hui ce rapport est de un pour un. L'Entreprise Total a par exemple investi un milliard d'euros dans sa raffinerie.

**Xavier Guérin,**  
responsable des  
affaires économiques,  
Armateurs de France

Le trafic de conteneurs est un excellent révélateur de l'état de santé général du marché de l'emploi. De plus, il faut savoir que les fluctuations sur le prix des chargements sont extrêmement importantes. Aucun secteur ne connaît ce genre de fluctuation. Cette question de la volatilité concerne particulièrement le marché des matières premières. En effet, on ne pensait pas que les marchés supporteraient le coût de ces transports si fluctuants. De nombreux armateurs ont, par exemple, commandé des navires sans avoir le fret au bout pour les alimenter ; lorsque l'on sait qu'un navire peut embarquer 13 000 boîtes aujourd'hui...

***Peut-on envisager une rupture nouvelle dans le transport ? Face aux coûts ou encore à la piraterie, peut-on avoir autre chose que le conteneur ? Y a-t-il une remise en cause des ports conteneurs de plus en plus gros ?***

**Erik Izraelewicz,**  
directeur des  
rédactions, La Tribune.

**Romuald Lacoste,**  
chercheur ISEMAR

On ne peut pas parler de remise en cause de ports conteneurs qui sont toujours plus grands.

La Corée du sud engage par exemple des investissements sur des navires de 500 mètres. Ces ports conteneurs « géants » verront le jour si la sous-traitance reste telle quelle. L'hyper-spécialisation des ports aujourd'hui demande des flux :

Par exemple la fabrication d'un téléphone se faisait à Taiwan. Aujourd'hui cette fabrication est largement décomposée (la puce à Taiwan, la coque en Chine...).

La révolution des transports maritimes se fait essentiellement sur la taille ou encore la motorisation des navires. Si les entreprises doivent demain payer pour leurs émissions elles se tourneront d'abord vers les armateurs pour réduire ces couts d'émission.

Sur le cout des transports, chacun sait que le cout des transports pour un produit vendu 100 euros n'est que d'environ 10 centimes. A cela s'ajoute les marges extrêmes entre les prix pratiqués et le cout de la main d'œuvre. Il n'y a pas de rupture envisageable sur le transport. Les marges sont bien trop élevées.

L'augmentation du prix du pétrole a eu très peu d'impact sur les transports. Les prix étaient tellement bas que les armateurs sont prêts à payer.

Sur la question de la taxe carbone, on peut dire qu'on est loin d'être capable de la mettre en œuvre car la multitude des acteurs nécessiterait une politique globale sur cette question.

**« On peut tripler ou quadrupler le prix des transports, cela n'aura aucun impact »** car les marges sont énormes.

Pour les armateurs, les plus grands armements restent européens. Les chinois cherchent à avoir eux aussi leurs propres grands armateurs.

En ce qui concerne l'idée d'une taxe carbone, **« le secteur est tellement mondialisé que cela n'aura du sens que si on le fait à l'échelle mondiale. Si la France est seule à appliquer cette taxe, la conséquence sera que les navires ne feront plus le plein en France... »**.

### **Est-ce le secteur où il y a le moins de règles ?**

Sur cette question, il faut faire un lien avec les différentes situations géopolitiques : **« le transport a ses logiques propres mais est souvent contraint par ces situations géopolitiques. Par exemple avec un dirigeant égyptien vieillissant, il est évident que la question de la gestion du canal de Suez sera un jour ré évaluée. »**

Sur la question de la piraterie, il faut prendre conscience que **« les pirates voient nos supermarchés leur passer sous les yeux... »**

**Peut-il y avoir une forme de « démondialisation » ? Nous savons, en effet, que la Chine abandonnera un jour ce modèle de croissance basé sur importation de matières premières et exportations de produits manufacturés. Elle veut produire avec ses propres ressources.**

Il ne faut pas perdre de vue que plus de 70% des échanges européens se font en à l'intérieur des frontières.

En effet, le mouvement de mondialisation ne concerne pas seulement les flux mondiaux ; ce sont aussi et surtout ces flux intra-région.

Sur la question de la Chine et de son modèle de croissance, le fait qu'elle puisse demain produire par ses propres moyens, ne fera qu'accentuer encore le flux des échanges mondiaux. Si la Chine produit un jour ses propres Airbus, elle sera un concurrent de plus pour Boeing et du coup les exportations de Chine augmenteront et participeront d'autant aux flux mondiaux.

N'oublions pas qu'aujourd'hui le marché conteneurisé est absorbé en grande partie par le marché intra asiatique.

Au-delà de cette question, la domination de l'Europe en terme de produits financiers est telle que si demain les pays émergents prennent une part plus importante dans les transports, ils dépendront de toute façon des finances européennes en terme d'assurance par exemple.

**Elisabeth Gouvernal,**  
directrice de recherche  
SPLOTT

**Xavier Guérin,**  
responsable des  
affaires économiques,  
Armateurs de France

**Antoine Frémont,**  
directeur de recherche  
INRETS

**Erik Izraelewicz,**  
directeur des  
rédactions, La Tribune.

**Elisabeth Gouvernal,**  
directrice de recherche  
SPLOTT

**Antoine Frémont,**  
directeur de recherche  
INRETS

**Romuald Lacoste,**  
chercheur ISEMAR

## Questions/échanges avec la salle.

### **- Quelle est la situation des ports français dans ce commerce mondial ?**

Pour donner un ordre d'idée et répondre le plus succinctement à cette question, il faut savoir que géographiquement, la ville de Valence constitue la limite au sud où on considère qu'il est plus rentable d'exporter un produit via Rotterdam qu'à partir des ports français...

### **- Lorsque vous dites que la taxe carbone ou encore la multiplication des prix par 4 voir 5 n'auraient aucun impact, cela veut-il dire que l'économie a définitivement pris le pas sur les questions environnementales ?**

Nous ne faisons ici que vous faire part d'une réalité...

Il est tout de même à signaler qu'au-delà de ces aspects purement économiques, les armateurs ont tout de même tendance à prendre en compte les questions environnementales. Un replis sur soi de leur part apparaît tout de même très dangereux.

### **- Qu'en est-il de la part des produits agricoles dans ces échanges mondiaux ?**

Sur un total de 8 milliards de tonnes, le transport des céréales en mer représente environ 250 millions de tonnes.

La question du conteneur se pose ici encore pour ce type de produit. Les conteneurs réfrigérés, les Reefers, connaissent un fort développement ce qui a tendance, encore une fois à participer à l'augmentation des échanges mondiaux sur mer.

**Xavier Guérin,**  
responsable des  
affaires économiques,  
Armateurs de France

**Elisabeth Gouvelal,**  
directrice de recherche  
SPLOTT

**Antoine Frémont,**  
directeur de recherche  
INRETS

**Xavier Guérin,**  
responsable des  
affaires économiques,  
Armateurs de France

