



# Commerce mondial : les nouvelles routes maritimes

Ifri - Françoise Nicolas      24 avril 2020

*Cette note a été réalisée par [l'Institut français des relations internationales \(Ifri\)](#) dans le cadre d'un partenariat avec l'émission ['Le Dessous des cartes' d'ARTE](#).*

L'expansion du commerce a, de fait, profondément marqué la géographie maritime. Les routes se sont déplacées et amplifiées pour coller aux besoins des producteurs et des consommateurs. Des canaux (Suez, Panamá) ont dû repousser leurs limites naturelles pour s'adapter à l'intensification des flux commerciaux, tandis que la vulnérabilité des détroits (Malacca ou Ormuz) pèse sur la stabilité des flux, incitant à envisager des passages alternatifs.

Les trois grands blocs, à la fois premiers exportateurs et premiers importateurs mondiaux (Chine, Union européenne, États-Unis), tracent une vaste voie est-ouest, sous-divisée en un chemin transpacifique (Asie-Amérique), un chemin de l'Asie à l'Europe et, dans une moindre mesure, un chemin transatlantique (Europe-Amérique). Ces routes sont particulièrement empruntées par les porte-conteneurs transportant des produits manufacturés. Assez naturellement aussi, les trafics de vrac liquides (notamment les hydrocarbures) tracent une route du Moyen-Orient et de l'Afrique vers l'Amérique, l'Europe et surtout l'Asie orientale. Des routes secondaires relient les continents les plus riches d'une part et l'Afrique occidentale, l'Amérique du Sud et l'océan Indien, mais l'évolution contemporaine du commerce a également conduit à l'institutionnalisation d'une nouvelle route, la sud-sud. Le développement du Brésil et de l'Afrique du Sud, les ressources minières de l'Australie, les ressources agricoles de l'Argentine ont inscrit ces pays dans de nouveaux tracés dont le point d'arrivée est souvent l'Asie.

**Outre l'évolution des flux, des considérations stratégiques poussent à l'émergence de nouvelles routes, qui permettraient de diversifier les possibilités (en contournant des points de passage stratégiques) et répondre au défi de sécurité.** Le changement climatique semble aussi rendre de plus en plus réaliste l'option de la route du nord-est : un passage où pourraient se frayer les navires parmi les glaces fondues. Enfin, la Chine, à travers le volet maritime de son projet des nouvelles routes de la soie, pourrait dessiner de nouveaux tracés.



## Panorama du commerce maritime mondial

### Les chiffres essentiels

**Le commerce maritime représente 90% du commerce mondial en volumes transportés et 80% en valeur.** La progression a été spectaculaire : près de 11 milliards de tonnes de marchandises ont circulé sur les mers du globe en 2017 contre seulement 550 millions de tonnes en 1950. Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 2 millions de tonnes de marchandises.

Le transport maritime, bien que pénalisé par sa lenteur, se démarque par sa très grande rentabilité et ses faibles émissions en CO<sup>2</sup>. Selon [Armateurs de France](#), transporter 20 tonnes de l'Asie vers l'Europe coûte autant qu'un billet d'avion pour une seule personne sur le même parcours. La part du transport excède rarement 1,5% du prix final du produit. Par exemple, un téléviseur d'une valeur de 700€ coûte 10€ à transporter en bateau. **Sur les dix dernières années, le prix du fret maritime a quasiment été divisé par deux, tandis que le prix du fret routier et aérien est resté stable.**

Les quantités de pétrole et de gaz transportées par la voie maritime ont été multipliées par plus de deux entre 1970 et 2017, passant de 1,4 à 3,1 milliard de tonnes. 60% des approvisionnements en produits pétroliers (près de 100 millions de barils par jour) transitent par voies maritimes. Toutefois, la part relative de ces échanges dans l'activité totale du transport maritime a diminué au cours de la même période, tombant de 55 % à moins de 30 %. Ceci s'explique notamment par la forte croissance des échanges des biens manufacturés à moyenne et haute valeur ajoutée, qui s'est traduite par l'essor du transport maritime conteneurisé. Par ailleurs le fort développement de grandes économies émergentes, Chine en tête, a alimenté la demande en produits de base (minerais de fer, charbon, soja) et ce faisant le transport de vrac.

Selon le [rapport de la CNUCED sur le transport maritime 2018](#), « si les conditions économiques de l'économie globale se maintiennent, les volumes dans tous les segments devraient augmenter, et les marchandises conteneurisées et les vracs secs enregistrer la plus forte croissance (un peu plus de 6%). Les échanges pétroliers et gaziers devraient progresser, quoique plus lentement que d'autres types de fret. »

## **Les modalités du transport maritime mondial**



Navires dans le détroit de Singapour

Le transport maritime permet d'acheminer sur des distances intercontinentales des flux considérables et de toutes natures

: pétrole brut transporté grâce aux tankers, vrac solide (charbon, minerais, grains...) dans les vraquiers, marchandises les plus diverses à bord des porte-conteneurs. La spécialisation des navires et leur standardisation permettent de produire de la tonne-kilomètre à bas coût et avec une grande fiabilité. En outre l'augmentation de leur taille permet de considérables économies d'échelle.

## La révolution du transport conteneurisé

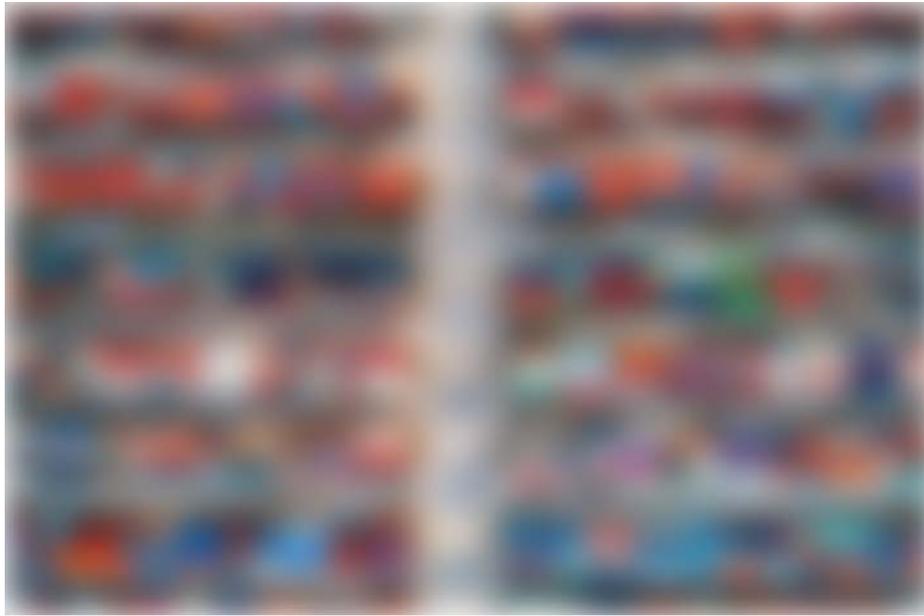
La conteneurisation fait partie des inventions qui ont révolutionné le transport de marchandises. Imaginée par l'entrepreneur américain, Malcolm McLean dans les années 1960, la conteneurisation est un processus qui généralise l'utilisation de conteneurs, sortes de grosses boîtes métalliques, pour le transport de marchandises. Le premier porte-conteneurs, IdealX, a quitté le port de Newark dans le New Jersey le 26 avril 1956, ouvrant une nouvelle page de l'histoire du transport maritime.

Ce processus a réellement pris son essor lors de l'apparition d'une normalisation internationale pour la taille des conteneurs. Ainsi ont été créés les « vingt pieds » aussi connues sous le nom « d'EVP » (Equivalent Vingt Pieds – en anglais TEU pour Twenty-foot Equivalent Unit). L'EVP est devenu une nouvelle unité de mesure qui correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds (6.10 m). On l'utilise aussi pour exprimer la capacité des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Il existe également différents types de conteneurs qui s'adaptent aux marchandises transportées : les conteneurs-citernes ou les réfrigérés par exemple.

La capacité des plus gros porte-conteneurs dépasse aujourd'hui 20 000 EVP, contre 3 000 dans les années 1970.

Une centaine de porte-conteneurs ont une capacité supérieure

-----o-----o-----  
l'équivalent de 3,5 terrains de football.



Des conteneurs dans le port de Bangkok, Thaïlande.

**La conteneurisation a permis d'accroître l'efficacité du transport de marchandises en réduisant la durée de transport de 84% et le coût de 35%. Aujourd'hui, 90% des marchandises autres que le vrac sont transportés en conteneurs.**

Outre les considérations de prix, les raisons du succès de la conteneurisation sont simples :

- Des dimensions standardisées qui permettent une *manutention facilitée et une meilleure productivité*.
- Possibilité de *transporter toutes sortes de marchandises*, biens manufacturés, fruits, légumes...
- *Adapté à tous les types de transports* (maritime, routier, fluvial et ferré), ce qui facilite les transports de pré et post acheminement qui nécessitent des transbordements, garantissant l'intermodalité.
- *Diminution des coûts* de transport grâce à la massification.
- *Diminution des coûts de casse de produits* : en l'absence de rupture de charge, seul le conteneur est manipulé, donc si la marchandise est correctement emballée, la casse est inexistante.
- *Diminution des vols*, les conteneurs sont généralement plombés, et peuvent disposer de cadenas.

## **Le transport « hors boîtes »**

En dépit de l'explosion du transport conteneurisé, plus de 80% des volumes échangés dans le monde en 2017 continuent de circuler hors des « boîtes ». Un peu moins d'un tiers de ces trafics correspond aux produits énergétiques et le reste aux marchandises en vrac (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite, etc).

Tout comme les porte-conteneurs, les pétroliers ont connu la course au gigantisme. Le plus gros navire pétrolier jamais construit (Knock Nevis) avait une capacité de 565 000 tonnes et mesurait 458 mètres de long. Il a été détruit en 2010. Mais aujourd'hui l'heure n'est plus au gigantisme, même si les pétroliers sont de taille comparable à celle des plus grands porte-conteneurs (380 mètres de long).

## **Les acteurs du transport maritime**

Alors que les compagnies pétrolières affrètent des navires pour transporter leur production, les marchandises conteneurisées sont transportées par des sociétés spécialisées qui assurent un service régulier entre les différents ports.

En janvier 2018, les cinq principaux armements – Maersk, MSC (Mediterranean Shipping Company), CMA CGM, China Ocean Shipping Company et Hapag-Lloyd – contrôlent plus de 50 % de la capacité du marché. Mais elles se sont récemment constituées en alliances, à l'image de ce que l'on observe dans le transport aérien. Trois grands ensembles dominent aujourd'hui le marché : 2M, Ocean Alliance et « L'Alliance ». La première, 2M, réunit MSC et Maersk. La deuxième, Ocean Alliance, rassemble CMA CGM, China Cosco Shipping et Evergreen. La troisième, « L'Alliance » est née d'une fusion entre Hapag-Lloyd, Yang Ming et Ocean Network Express. Les trois alliances représentent collectivement environ 93 % des routes Est-Ouest. En unissant ainsi leurs forces, les transporteurs ont renforcé leur pouvoir de négociation face aux ports maritimes concernant les escales et les opérations de terminal.



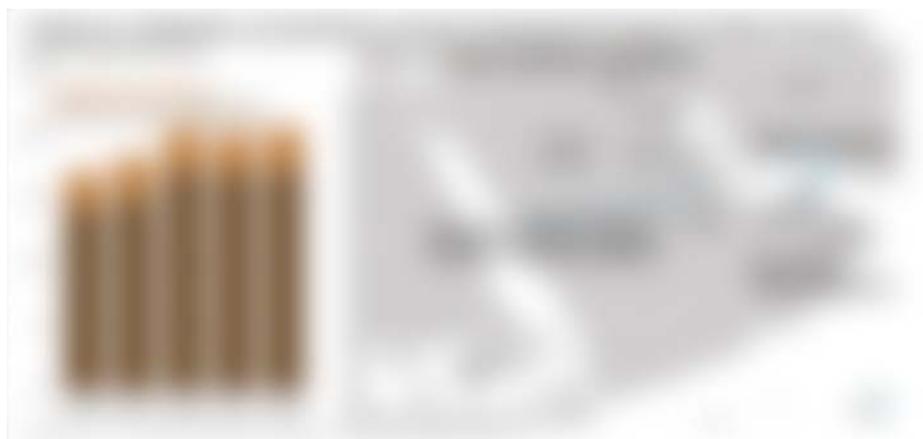
Navires de conteneurs chargeant et déchargeant dans les ports de Hutchinson à Hong Kong

## **Les mutations de la géographie du transport maritime**

### **Les routes du commerce maritime**

La géographie du transport maritime est assez simple.

Pour les vracs, les flux, Sud-Nord, vont des pays producteurs de matières premières (pays en développement) vers les pays consommateurs (pays industrialisés). Dans le cas du pétrole brut, le Moyen Orient joue un rôle clé, avec des passages stratégiques (et potentiellement vulnérables comme le canal de Suez ou le détroit d'Ormuz, par lequel passent 30% du brut transitant par la voie maritime).



Produits pétroliers ainsi que pétrole acheminé à travers le détroit d'Ormuz entre 2014 et 2018 ( source : U.S. Energy Information Administration)

La géographie du transport conteneurisé est davantage une géographie des grands pays manufacturiers. Plus de la moitié des conteneurs sont aujourd'hui manutentionnés dans les ports d'Asie de l'Est, cœur manufacturier du monde. Deux grandes routes transocéaniques partent d'Asie : la route trans-Pacifique vers la côte ouest des États-Unis, l'autre route vers l'Europe, notamment les grands ports de l'Europe du nord, à travers l'océan Indien et le canal de Suez.

Des flux secondaires Nord-Sud vont vers les pays en développement, Afrique et Amérique du sud. En outre on assiste ces dernières années à l'émergence d'une route Sud-Sud reliant en particulier les pays d'Amérique latine, Brésil en tête, mais aussi l'Afrique du Sud, et même l'Australie, à la Chine.

Enfin, les flux immatériels ont récemment acquis une importance nouvelle (fibres optiques, liaisons sous-marines, transmissions de données) qu'il ne faut pas non plus négliger.

## **Les routes du pétrole – changements en cours**

Traditionnellement dominé par la route circumterrestre à partir du Moyen Orient, le commerce pétrolier par voie maritime a connu quelques évolutions au cours des toutes dernières années, qui devraient se confirmer à l'avenir.

**Avec la montée en puissance des économies d'Asie de l'Est, Chine en tête, qui sont généralement extrêmement dépendantes (à 80%) des exportations pétrolières et gazières du Moyen Orient, la route maritime en provenance du Golfe persique à destination de l'Asie de l'est n'a cessé de gagner en importance stratégique, avec comme point relais Singapour, ; l'un des principaux hubs pétroliers au monde avec Houston et le pôle Anvers-Rotterdam.**

Toutefois, les efforts faits par la Chine pour diversifier ses sources d'approvisionnement au profit du Brésil, du Venezuela ou encore du Mexique, devraient déboucher sur une modification des flux traditionnels au profit de transports sur plus longue distance et favoriser le recours à des pétroliers de toujours plus grande capacité.

L'émergence des États-Unis comme exportateur net de pétrole a également changé la donne.

De fait l'année 2017 a été caractérisée par la dispersion géographique des échanges pétroliers, dont la structure est désormais moins concentrée sur les fournisseurs habituels du Moyen Orient du fait de l'intensification des flux commerciaux du bassin Atlantique vers l'Asie de l'Est. Ces tendances ont soutenu et stimulé les échanges pétroliers et gaziers à longue distance.

## **Les routes des conteneurs**

Le commerce de marchandises conteneurisées s'organise autour de trois routes principales : Trans-Pacifique, Transatlantique et Asie-Europe.

La voie Trans-Pacifique est la plus importante, avec, en 2018, un volume total de 27,6 millions d'EVP (19,5 millions de l'Asie de l'Est vers l'Amérique du Nord et 8,1 millions de l'Amérique du Nord vers l'Asie de l'Est), devant la route Asie-Europe avec 24,8 millions d'EVP (16,9 millions de l'Asie de l'Est vers l'Europe et 7,9 millions de l'Europe vers l'Asie de l'Est), et enfin la route Transatlantique avec seulement 8,1 millions d'EVP (3,2 millions de l'Amérique du Nord vers l'Europe et 4,9 de l'Europe vers l'Amérique du Nord).

A priori, l'impact des tensions commerciales entre la Chine et les Etats-Unis devrait demeurer limité, le commerce entre ces deux pays sur la route Trans-Pacifique ne comptant que pour 3% du commerce mondial total de marchandises conteneurisées.



## Les ports : le recentrage vers l'Asie

**La concentration des flux maritimes en Asie ne cesse de se renforcer. En 2017, 17 des 20 plus grands ports mondiaux sont asiatiques, 13 sont chinois – 14 avec Hong Kong. Les trois autres sont Singapour et les deux ports sud-coréens de Busan et Gwangyang, situés au sud de la péninsule à un peu plus de 300 km de Séoul.**

Dans l'ensemble ces ports sont adossés à des économies dynamiques, voire étroitement associés à des zones industrielles spéciales récemment mise en place. Singapour est un cas à part. Cette cité-État mal reliée au continent, consacre l'essentiel de son activité portuaire au transit (plus de 80 % de son trafic conteneurisé). La concurrence régionale reste très faible, Singapour misant sur les opérations physiques de pointe mais aussi sur les activités maritimes liées (notamment la finance) pour garder une grande longueur d'avance en Asie du Sud-Est. C'est aussi le *hub* de l'Asie pour bien d'autres trafics comme le pétrole et le gaz, redistribués à toute l'Asie orientale depuis le Moyen-Orient.

## **La nécessaire adaptation des infrastructures existantes**

**L'explosion des échanges et l'accroissement de la taille des navires ont imposé d'adapter certaines infrastructures et notamment les points de passage stratégiques que sont le canal de Suez et le canal de Panama.** 8% du commerce maritime international passent par le premier et 5% par le second.

### **L'agrandissement du Canal de Suez**

Reliant la Méditerranée à la Mer Rouge, le canal de Suez est le plus long canal (190 kilomètres) artificiel sans écluse au monde. Il joue un rôle crucial pour l'acheminement des marchandises en provenance de l'Asie orientale et à destination de l'Europe, mais aussi pour le transport des hydrocarbures. 9% du pétrole et du gaz naturel liquéfié acheminé par voie maritime transitent par Suez. Par rapport au contournement du continent africain par le cap de Bonne Espérance, le passage par Suez permet de gagner près de 10 jours entre le Golfe Persique et Londres par exemple.

L'accroissement du trafic dans le canal a conduit à envisager son élargissement. En 2015, après dix années de travaux, le creusement d'une nouvelle voie de 35 kilomètres de long permet désormais la circulation à double sens et donc la réduction du temps d'attente. Aujourd'hui 97 navires transitent chaque jour par le canal, contre 49 auparavant.



Canal de Suez : Moment historique avec l'inauguration d'une "nouvelle voie pour l'Egypte"

## L'élargissement du canal de Panama

Le canal de Panama (77 kilomètres de long) traverse l'isthme de Panama en Amérique centrale pour relier l'Océan Pacifique à l'Océan Atlantique, permettant d'éviter le contournement du continent américain par le détroit de Magellan ou le Cap Horn au sud.

Engagés en 2007, les travaux d'agrandissement ont été achevés en 2016. Un nouveau canal a été ajouté au canal initial et un nouveau système d'écluses a été mis en place, qui permet le passage de navires transportant jusqu'à trois fois plus de fret qu'auparavant. De ce fait, la capacité du canal a été doublée.

En ouvrant le passage à des navires de grande taille transportant du GNL, le nouveau canal devrait tirer parti de l'accroissement de ce type de fret résultant de l'émergence des Etats-Unis comme exportateur de GNL. Par ailleurs, de plus grands porte-conteneurs en provenance d'Asie et à destination de la côte Est des Etats-Unis devraient également pouvoir transiter par le nouveau canal. Toutefois, deux ans après l'entrée en service des nouvelles infrastructures, il est encore trop tôt pour apprécier l'impact sur le trafic global.



Le canal du Panama

## Vers de nouvelles routes ?

Points de passage obligés, les détroits concentrent des flux toujours croissants et constituent des maillons sensibles des routes maritimes. Face au blocage prolongé et hypothétique d'un détroit ou d'un canal à la suite d'une crise, des routes maritimes alternatives peuvent être envisagées – ce fut le cas lors de la fermeture du canal de Suez de 1967 à 1975 -, mais pas toujours techniquement faciles ou économiquement rentables. Dans le cas du détroit d'Ormuz par exemple, les possibilités de contournement sont limitées. Seul un itinéraire terrestre serait envisageable, mais dont le coût a toutes les chances d'être prohibitif.

A cette exception près, la vulnérabilité de ces goulots d'étranglement a conduit à envisager leur contournement, une option qui gagne en crédibilité dans le cadre du projet chinois des Nouvelles Routes de la Soie.

Powered by Esri

## **Le canal thaï en réponse au « dilemme de Malacca »**

Le détroit de Malacca est emprunté par les deux routes principales de navigation qui relient l'Europe et le Moyen Orient à l'Asie de l'Est. La plus importante et la plus ancienne est la grande voie de navigation directe, venant de Suez via la mer Rouge, doublant le cap Guardafui, traversant les Maldives, contournant le Sri Lanka par le sud et empruntant le détroit de Malacca pour accéder à la mer de Chine méridionale. La seconde a pour origine le Golfe Persique et le détroit d'Ormuz. Elle dessert de nombreux ports d'Asie Méridionale (Karachi, Bombay, côte de Malabar, Colombo, golfe de Bengale) avant de se rendre vers l'Asie du Sud Est.

**Le détroit de Malacca est un passage très fréquenté à l'importance stratégique : 84 000 navires y transitent chaque année, soit de 15 à 20% du commerce mondial et environ 30% des chargements mondiaux de pétrole brut.** La faible largeur du détroit (moins de 3 kilomètres par endroits) en fait un passage particulièrement facile à bloquer, ce qui explique que de longue date des projets de contournement aient été envisagés.

Le percement d'un canal à travers l'isthme de Kra dans le sud de la Thaïlande, évoqué dès le 17ème siècle, permettrait par exemple de raccourcir la route entre l'Océan Indien et la mer de Chine de près de 1 200 km (soit de 3 à 5 jours de navigation) en évitant aux navires d'emprunter le long et très encombré détroit de Malacca. Le canal, de 150 km de long et 450 m de large, permettrait le passage de navires de taille moyenne.

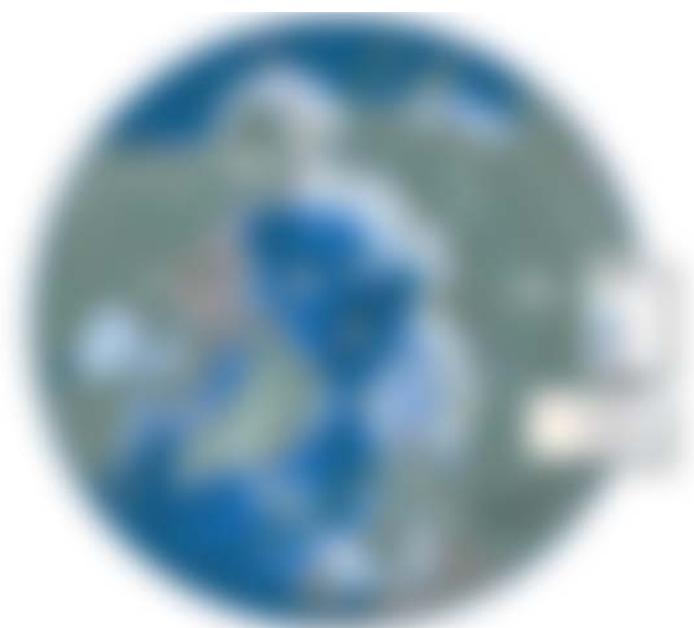
Discuté à diverses reprises puis abandonné, le projet de « canal thaï » a regagné en actualité récemment. Un groupe d'anciens responsables politiques et industriels thaïs y voient une opportunité pour la Thaïlande. Si le projet semble à la fois techniquement et financièrement réaliste (d'autant qu'il aurait le soutien de la Chine dans le cadre de l'initiative « Ceinture et Route »), il se heurte à des difficultés politiques car il couperait la région de l'extrême sud de la Thaïlande (à majorité musulmane) du reste du pays. Il reste donc pour l'heure à l'état de projet sans même que la moindre étude de faisabilité n'ait été engagée. Il n'est cependant pas exclu qu'il soit remis à l'ordre du jour sous la pression de la Chine, qui en serait l'une des principales bénéficiaires.

Powered by Esri

**Doubler le canal de Panama au Nicaragua,  
la fausse bonne idée**

L'idée de la construction d'un canal au Nicaragua, qui constituerait un concurrent direct du canal de Panama, évoquée depuis le 19ème siècle, a été récemment remise au goût du jour. Situé plus au Nord que son concurrent panaméen, le canal du Nicaragua permettrait de gagner 800 kilomètres sur le trajet entre les deux côtes des États-Unis.

Soutenu par un milliardaire chinois le projet est lancé en décembre 2014, mais il se heurte rapidement à des difficultés financières. En outre, l'élargissement du canal de Panama, puis le rapprochement entre le Panama et la Chine (qui établissent des relations diplomatiques en 2017) vont progressivement priver ce projet alternatif de son intérêt. Le doublement du canal de Panama au Nicaragua semble à nouveau abandonné.



## **La route arctique, un projet prématuré ?**

En raison du réchauffement climatique, la fonte accélérée de la banquise semble devoir rendre la route arctique particulièrement prometteuse pour des flux Asie – Europe directs.

En réalité, toutefois, cette route n'est guère prometteuse avant tout par manque d'infrastructures portuaires adéquates et de marchés à desservir ; en outre la fonte des glaces y reste saisonnière, d'où le besoin de navires brise-glace à l'opération très coûteuse (assurances, pilotage), notamment dans le cas de la route transpolaire et du passage du Nord-Ouest. Enfin, pour ce qui concerne le passage du Nord-Est, l'emprise douanière russe y est présente : le gain de temps et d'argent devient en conséquence caduc.

Les trafics maritimes liés à l'exploitation minière ou pétrolière de la région arctique pourraient toutefois se développer fortement.

**Françoise Nicolas**