



HAL
open science

Transports internationaux

Nicolas Raimbault

► **To cite this version:**

Nicolas Raimbault. Transports internationaux. Bost, F., Carroué, L., Colin, S., Laporte, A., Pihet, C., Sanmartin, O., & Teurtrie, D. Images économiques du monde 2019. Les nouvelles routes de la soie : vers une mondialisation chinoise ?, Armand Colin, pp.84-99, 2018, 9782200623296. halshs-02266621

HAL Id: halshs-02266621

<https://shs.hal.science/halshs-02266621>

Submitted on 15 Aug 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Raimbault, N. (2018), « Transports internationaux », Bost, F., Carroué, L., Colin, S., Laporte, A., Pihet, C., Sanmartin, O., & Teurtrie, D. (dir.), *Images économiques du monde 2019. Les nouvelles routes de la soie : vers une mondialisation chinoise ?*, Paris, Armand Colin, pp. 84-99.

Transports internationaux

En 2017, la croissance du commerce international repart nettement à la hausse et tire la production mondiale

Les échanges internationaux de marchandises ont connu en 2017 une croissance de 4,7%, soit un chiffre nettement supérieur aux prévisions les plus optimistes proposées par l'OMC l'année dernière. Le commerce international retrouve le rythme de croisière enregistré depuis les années 1990 et l'accélération de la mondialisation (4,8 %). La forte croissance mondiale de 2018 marque une rupture par rapport à la tendance passée, suite à la crise financière de 2008. La croissance des échanges était alors descendue à une moyenne de seulement 3% / an. Le commerce mondial croît ainsi à nouveau à un rythme supérieur à la croissance mondiale (3 %). Elle tire la production à l'image des deux décennies d'avant crise.

Les raisons de cette reprise renvoient à différents facteurs, tels que la hausse des dépenses d'investissement et l'augmentation du prix des matières premières, ce qui conforte par exemple les économies exportatrices de ressources naturelles. Le Brésil est ainsi sorti de la récession. Les régions motrices du commerce mondial en 2017 sont les pays en voie de développement, et notamment l'Asie, ainsi que l'Amérique du Nord (où la dynamique a été un peu plus forte qu'en Europe alors que la situation était inverse en 2016).

L'essentiel du commerce mondial repose sur le mode maritime (80 % en volume, 70 % en valeur), complété par la voie aérienne pour les marchandises à haute valeur ajoutée ou périssables. Le transport maritime a connu un rythme de croissance plus fort en 2016 (dernière année disponible), avec 2,6 %, par rapport aux années antérieures (1,8 % en 2015), tendance qui s'est probablement poursuivie en 2017 d'après la CNUCED. Cette croissance n'atteint toutefois toujours pas la moyenne des 3 % des quatre dernières décennies. Les flux maritimes sont toujours portés par les importations chinoises. Leur croissance reste limitée par la faible croissance de la demande des autres régions en développement. En raison du poids colossal de l'Asie, les économies émergentes polarisent toujours la majorité des flux maritimes (environ 60 %), et ce davantage pour les importations (64 %) que pour les exportations (59 %), ce qui est un renversement par rapport aux décennies précédentes. Concernant les conteneurs maritimes (tableau 4), les ports asiatiques restent en effet les plus dynamiques : Port Kelang (11,1%), Laem Chabang (9,6%), Canton (7,1%). Toutefois, depuis plusieurs années, ce ne sont plus les tout premiers ports mondiaux qui concentrent la croissance : Shanghai (1,7%), Singapour (-0,1 %), Shenzhen (-0,8%). Le fret aérien a connu en 2017 une très forte croissance de 7,9 % (en tonnes-km), porté notamment par la demande du secteur du e-commerce. La croissance a été importante dans les différents pôles économiques, comme le reflète les taux de croissance des aéroports de Shanghai (11,2 %),

Louisville (6,8 %), Doha (15 %) ou encore Londres Heathrow (9,4 %). Enfin, avec + 6,6 % en 2017, le transport aérien de voyageurs poursuit sa croissance quasi ininterrompue depuis ses origines, reflétant combien la mobilité internationale des personnes est devenue un rouage central de la globalisation en cours. Même si le plus gros aéroport reste américain (Atlanta, 104 millions de passagers), cette croissance repose d'abord sur l'Asie : Tokyo Haneda (6,5%), Shanghai (6,1%), Canton (10,3%), New Delhi (14,1%), Séoul Incheon (7,5%). Amsterdam continue de s'affirmer comme un « hub » central en Europe avec une croissance de 7,7 % en 2017 et arrive à la hauteur de Londres Heathrow et Paris CDG.

Selon l'OMC, l'expansion du commerce mondial devrait se poursuivre l'année prochaine, avec une croissance de 4,4 % en 2018, puis ralentir à nouveau, à moins de 4 % en 2019. L'OMC insiste notamment sur les effets de l'escalade des tensions commerciales.

Les transports internationaux face au défi des tensions commerciales

L'évolution des politiques commerciales pourrait rapidement ralentir la croissance des flux internationaux de transport durant les prochaines années. Les Etats-Unis mettent en œuvre de façon unilatérale les mesures protectionnistes promises par Donald Trump durant sa campagne présidentielle ce 2016. Après l'établissement de droits de douane élevés sur l'acier et l'aluminium, d'autres produits massivement importés par les Etats-Unis sont dans le viseur tels que les automobiles (notamment allemandes). Ces décisions ont rapidement entraîné, en réaction, l'instauration par l'Union Européenne ou encore la Chine de droits de douane vis-à-vis de certains produits emblématiques en provenance des Etats-Unis. Ces événements récents signalent l'affaiblissement de l'OMC comme institution internationale de négociation des règles du commerce international. Plutôt que des accords commerciaux globaux, la régulation des échanges internationaux semble maintenant davantage prendre la forme de négociations bilatérales.

L'OMC pointe également le risque d'une reprise de l'inflation qui entraînerait un resserrement des politiques budgétaires des pays de la Triade, pouvant freiner la croissance et déstabiliser les flux de capitaux concernant les pays en développement. La CNUCED signale en effet la fragilité financière de certaines économies émergentes ainsi que l'enjeu de la dette en Chine et celui de la contraction du crédit en Inde.

Ensuite, la croissance économique, tant des économies développées qu'émergentes, reste fragile. Les économies émergentes devraient connaître une plus forte croissance dans les années qui viennent, mais avec des situations très variables entre les pays, l'exportation de matières premières risquant d'être de moins en moins rémunératrices pour les économies concernées. De plus, les grandes économies émergentes, et notamment la Chine et l'Inde, se recentrent sur leurs marchés intérieurs et sur les relations avec leurs voisins immédiats, plutôt que sur les échanges avec les pays de la Triade. Plus généralement, la croissance mondiale pâtit toujours de la faible demande globale due à la stagnation des salaires réels.

La dernière incertitude est liée aux risques naturels et sanitaires qui pèsent sur les grands nœuds et routes du transport international. Par exemple, l'élévation en cours du niveau des mers est une réelle menace pour le transport maritime. Les infrastructures portuaires devront s'adapter à la montée des eaux et seront davantage exposées aux inondations. Les modalités de mise en œuvre de l'accord de la COP 21, qui s'est fixé pour objectif de limiter l'augmentation moyenne de la température de la planète « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » seront déterminantes de ce point de vue.

Prospective : le commerce mondial et les émissions de CO² liés devrait tripler à l'horizon 2050

Dans ses prévisions, l'OCDE table toujours une croissance des échanges à long et moyen terme, mais reconnaît toutefois que ces projections sont très incertaines. Alors qu'elle mettait en avant un quadruplement des échanges à l'horizon 2050 dans ses précédentes publications, dans son édition de 2017, l'OCDE s'attend maintenant plutôt à un triplement. Cette perspective représente toujours une croissance des échanges légèrement supérieure à celle de la production mondiale (estimée entre 3 % et 3,5 % par an). Le commerce des économies avancées, notamment de l'Union Européenne, devrait représenter en 2050 une part bien plus faible des échanges mondiaux, au contraire de l'Asie et de l'Afrique dont la contribution au commerce international devrait considérablement augmenter. Les échanges à l'échelle régionale entre pays émergents, essentiellement via les modes routiers et ferroviaires, devraient s'intensifier, notamment entre pays africains (multipliés par 6,5) et asiatiques (multipliés par 4,5). Les produits manufacturés, notamment électroniques, devraient constituer l'essentiel du commerce international en valeur, au contraire des produits pétroliers et chimiques, en raison de la montée en gamme des économies émergentes. La forte croissance du trafic aérien international de passagers devrait également se poursuivre (de 3 à 6 % / an), portée par les pays émergents, de même que les émissions de CO² liées (+ 56 % à l'horizon 2030). Globalement, les émissions de CO² générés par les transports internationaux de fret devraient presque tripler d'ici 2050, si aucune action particulière n'est entreprise, croissance dont le mode routier serait le principal contributeur (entre 45 % et 49 %). Le recours au transport routier résulterait à la fois des échanges intracontinentaux, en forte croissance, mais aussi de l'augmentation des transports domestiques liés au commerce international, en début et en fin de chaîne logistique, déjà aujourd'hui à l'origine d'importantes émissions de CO² (30 %). Tout particulièrement, à l'intérieur de l'Afrique, le faible développement des modes de transport alternatifs entraînera une domination écrasante de la route. Plus généralement, les innovations en cours, en particulier la perspective de véhicules routiers autonomes, renforceraient encore certainement ce mode de transport, pourtant hautement problématique en termes d'émissions de CO², même si son efficacité environnementale s'améliore. L'urgence est donc à des politiques nationales volontaires visant la réduction des émissions des transports terrestres, intérieurs et intracontinentaux qui, même en ce qui concerne les flux internationaux, cristallisent les enjeux les plus cruciaux. Les émissions de CO² dues aux modes aériens et maritimes ainsi que les pollutions locales dans les ports maritimes, justifient également des interventions publiques. Toutefois, l'instauration de politiques de réduction des

émissions de ces modes s'avère plus complexe, car elle ne peut se faire que dans le cadre de négociations multilatérales avec les principaux Etats.

La privatisation des aéroports : des enjeux de régulation urbaine

En 2018, la perspective de la privation d'Aéroports de Paris (ADP) s'est précisée. Entre 2014 et 2016, l'Etat a déjà vendu les parts qu'il possédait au sein de trois sociétés aéroportuaires : celles de Toulouse, Nice et Lyon. Ces trois aéroports restent toutefois la propriété de l'Etat : les sociétés aéroportuaires les exploitent dans le cadre d'une concession. Le recours à la concession pour le financement et l'exploitation des infrastructures est une histoire ancienne en France, qu'il s'agisse d'autoroutes, de ports ou de lignes à grande vitesse par exemple. Toulouse, Nice et Lyon ne sont pas non plus les premiers aéroports à être confiés des sociétés privées. Le gestionnaire de l'aéroport de Nantes (Aéroports du Grand Ouest) est ainsi très majoritairement privé (Vinci possède 85 % des parts). L'Etat conserve toutefois une double maîtrise sur ces entités privées. D'une part, les tarifs facturés aux compagnies sont homologués par l'Autorité de Supervision Indépendante des redevances aéroportuaires (PSI). D'autre part, l'Etat, en étant propriétaire de ces espaces aéroportuaires, peut ne pas renouveler la concession.

L'association mondiale des entreprises de l'aviation et des aéroports, Airports Council International World, plaide, dans le cadre d'une étude parue en 2018, pour un rôle plus important des acteurs privés. L'introduction de partenaires privés permettrait, selon elle, d'investir davantage pour augmenter les capacités aéroportuaires et faire face à la croissance. Cette privatisation peut toutefois prendre des configurations différentes. Par exemple, l'aéroport de Londres-Heathrow est également géré par une entreprise privée, l'Espagnol Ferrovial qui a racheté British Airports Authority en 2006. Dans ce cas, l'opérateur privé a également la pleine propriété des infrastructures et des terrains aéroportuaires. L'Etat britannique, à travers la Civil Aviation Authority, prend en charge de la régulation des redevances.

La propriété du domaine foncier est un enjeu crucial. En effet, pour augmenter leurs recettes et pouvoir investir, les gestionnaires aéroportuaires s'appuient de plus en plus sur les revenus immobiliers tirés de de leur patrimoine foncier. Il s'agit non seulement des locaux commerciaux proposés au sein des terminaux, ou des gares fret louées par les expressistes. De nombreux immeubles de bureaux, des hôtels, des centres commerciaux ainsi que des entrepôts ont été construits au sein des grands aéroports. Ils hébergent des activités n'étant pas toujours en lien avec le transport aérien, et apportent aux gestionnaires aéroportuaires des revenus très conséquents. En faisant ainsi des espaces aéroportuaires des pôles d'emplois de premier ordre, des « *airport cities* », ces stratégies immobilières soulèvent également d'importants enjeux d'aménagement au sein des aires urbaines en termes de transport domicile-travail ou encore de répartition des recettes fiscales.

Aéroports de Paris (ADP) est aujourd'hui une société anonyme détenue à 50,6% par l'Etat. Depuis 2006, elle possède directement un patrimoine foncier exceptionnel de 6 700 ha réparti sur les trois aéroports franciliens. Le développement immobilier de ces terrains est central pour son modèle économique. Or, la privatisation d'ADP pose la question de la maîtrise de

ces terrains stratégiques. Avec une vente des parts de l'Etat, ces terrains deviendraient purement privés, à l'image d'Heathrow. La logique de concession supposerait que l'Etat redevienne directement propriétaire de ces espaces, même si ces derniers sont gérés par l'acteur privé. Si elle offre des garanties, cette logique ne garantit pas une capacité publique à réguler les développements immobiliers. Les enjeux de la régulation publique des aéroports sous gestion privée dépassent donc ceux des redevances aéroportuaires et des services aux voyageurs. Les enjeux d'aménagement urbain propres à ces espaces ne peuvent être oubliés.

Conclusion

En 2017, la croissance des échanges repart nettement à la hausse et surpasse la croissance de la production mondiale. Cette forte croissance signifie-t-elle le retour au régime prévalant des années 1980 à la crise de 2008 au sein duquel le commerce international a tiré la croissance mondiale pendant trois décennies ? Toutefois, les remises en cause politiques des échanges internationaux de marchandises, dont les effets sont difficiles à anticiper, rendent les estimations de l'OMC ou de l'ONU très prudentes. Plus généralement, de nombreuses incertitudes économiques, géopolitiques, politiques et environnementales rendent particulièrement aléatoires à la fois les perspectives de long terme et les stratégies fondées sur la seule croissance des exportations de biens ou sur celle du transport maritime. Les objectifs ambitieux de la COP 21, qui s'est fixée pour objectif de limiter l'augmentation moyenne de la température de la planète « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels », pourraient également déboucher sur de nouvelles formes de régulation des échanges internationaux. L'absence de politiques tangibles de mise en œuvre de l'accord rend cependant très improbable l'atteinte de ces objectifs.

Nicolas Raimbault

Les 20 premiers aéroports mondiaux de passagers en 2017

Rang	Ville	Pays	Passagers (millions)	Croissance annuelle 2016-2017 (%)
1	Atlanta	États-Unis	103,9	-0,3
2	Pékin	Chine	95,8	1,5
3	Dubaï	Émirats arabes unis	88,2	5,5
5	Tokyo Haneda	Japon	85,4	6,5
4	Los Angeles	États-Unis	84,6	4,5
6	Chicago	États-Unis	79,8	2,4
7	Londres Heathrow	Royaume-Uni	78,0	3,0
8	Hong Kong	Chine	72,7	3,4
9	Shanghai	Chine	70,0	6,1
10	Paris CDG	France	69,5	5,4
12	Amsterdam	Pays-Bas	68,5	7,7
11	Dallas	États-Unis	67,1	2,3

15	Canton	Chine	65,9	10,3
13	Francfort	Allemagne	64,5	6,1
14	Istanbul	Turquie	63,9	6,0
	New Delhi	Inde	63,5	14,1
	Jakarta	Indonésie	63,0	8,3
17	Singapour	Singapour	62,2	6,0
19	Seoul Incheon	Corée du Sud	62,2	7,5
18	Denver	États-Unis	61,4	5,3

Source : Airports Council International, 2018.

Les 20 premiers aéroports mondiaux pour le fret en 2017

Rang	Ville	Pays	Trafic (million de tonnes)	Croissance annuelle 2015-2016 (%)
1	Hong Kong	Chine	5,1	9,4
2	Memphis	États-Unis	4,3	0,3
3	Shanghai	Chine	3,8	11,2
4	Seoul Incheon	Corée du Sud	2,9	7,6
5	Anchorage	États-Unis	2,7	6,7
6	Dubaï	Émirats Arabes Unis	2,7	2,4
7	Louisville	États-Unis	2,6	6,8
8	Tokyo Narita	Japon	2,3	7,9
9	Taipei	Taiwan	2,3	8,2
10	Paris CDG	France	2,2	2,8
11	Francfort	Allemagne	2,2	3,8
12	Singapour	Singapour	2,2	7,9
13	Los Angeles	États-Unis	2,2	8,1
14	Miami	États-Unis	2,1	2,9
15	Pékin	Chine	2,0	4,5
16	Doha	Qatar	2,0	15,0
17	Londres Heathrow	Royaume Uni	1,8	9,4
18	Canton	Chine	1,8	7,8
19	Amsterdam	Pays-Bas	1,8	4,9
20	Chicago	États-Unis	1,7	12,6

Source : Airports Council International, 2018.

Les 20 premiers ports mondiaux en 2016 (trafic en millions de tonnes)

Rang	Port	Pays	2016	2015	Croissance 2015-2015 (%)
1	Shanghai	China	647,4	646,5	0,1

2	Singapore	Singapore	593,3	575,8	3,0
3	Guangzhou	China	544,4	475,5	14,5
4	Port Hedland	Australia	484,5	452,9	7,0
5	Ningbo	China	469,0	448,8	4,5
6	Rotterdam	Netherlands	461,2	466,4	-1,1
7	Qingdao	China	444,0	476,2	-6,8
8	Tianjin	China	428,1	440,4	-2,8
9	Busan	South Korea	349,7	347,7	0,6
10	Dalian	China	318,4	320,7	-0,7
11	Kwangyang	South Korea	283,1	272,0	4,1
12	Hong Kong	China	256,7	256,5	0,1
13	South Louisiana	United States	237,6	235,1	1,1
14	Port Kelang	Malaysia	235,5	219,8	7,1
15	Xiamen	China	234,2	200,5	16,8
16	Houston, TX	United States	225,0	218,6	2,9
17	Antwerp	Belgium	214,2	208,4	2,8
18	Nagoya	Japan	193,3	197,9	-2,4
19	Shenzhen	China	189,5	191,0	-0,8
20	Itaqui	Brazil	179,9	146,6	22,7

Source : American Association of Port Authorities, d'après les autorités portuaires, 2017.

Les 20 premiers ports mondiaux de conteneurs en 2016 (trafic en millions d'EVP – conteneurs équivalent vingt pieds)

Rang	Port	Pays	2016	2015	Croissance (%)
1	Shanghai	China	37,1	36,5	1,7
2	Singapore	Singapore	30,9	30,9	-0,1
3	Shenzhen	China	23,9	24,1	-0,8
4	Ningbo	China	21,6	20,6	4,6
5	Hong Kong	China	19,8	20,1	-1,3
6	Busan	South Korea	19,2	19,5	-1,1
7	Guangzhou	China	18,3	17,1	7,1

8	Qingdao	China	18,0	17,3	3,9
9	Dubai Ports	United Arab Emirates	15,7	15,6	1,0
10	Tianjin	China	14,3	13,9	2,8
11	Port Kelang	Malaysia	13,2	11,9	11,1
12	Rotterdam	Netherlands	12,4	12,2	1,2
13	Kaohsiung	Taiwan	10,5	10,3	2,0
14	Antwerp	Belgium	10,0	9,7	4,0
15	Dalian	China	9,7	9,6	1,5
16	Xiamen	China	9,6	9,2	4,5
17	Hamburg	Germany	8,9	8,8	1,0
18	Los Angeles	United States	8,9	8,2	8,5
19	Tanjung Pelepas	Malaysia	8,0	8,8	-8,9
20	Laem Chabang	Thailand	7,4	6,8	9,6

Source : American Association of Port Authorities, d'après les autorités portuaires, 2017.