HAL
open science

Le corridor maritime d'Asie orientale : nouveau cœur du système-monde ?

César Ducruet, Justin Berli

To cite this version:

César Ducruet, Justin Berli. Le corridor maritime d'Asie orientale : nouveau cœur du système-monde ?. Thierry de Montbrial; Dominique David. Ramses 2020. Un monde sans boussole ?, Dunod, 2019, 978-2-10-080113-8. halshs-02299135

HAL Id: halshs-02299135

https://shs.hal.science/halshs-02299135

Submitted on 27 Sep 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.

Le corridor maritime d'Asie orientale : nouveau cœur du système-monde ?

César Ducruet & Justin Berli

CNRS – UMR 8504 Géographie-cités

In : De Montbrial Thierry, Dominique D. (Eds.), Ramses 2020 - Un monde sans boussole ? Paris : Institut Français des Relations Internationales (IFRI), pp. 90-95.

Introduction

Toute étude d'un système portuaire transnational ou réseau maritime régional se doit de débuter par une mise en perspective avec des aires géographiques comparables pour en faire ressortir les points communs et les spécificités. Ce que l'on pourrait appeler le « corridor maritime d'Asie orientale » de Singapour à Vladivostok relève d'un squelette à la configuration ancienne, héritée à la fois de l'époque coloniale et du « global shift » d'après-guerre[1]. Les principaux piliers qui servent de *hubs* de redistribution (ou transbordement) à conteneurs sont inchangés depuis les années 1960-1970 : Corée du Sud, Hong Kong, Taiwan, et Singapour, devenus rivaux du Japon et de la Chine, les grandes puissances économiques et politiques régionales. Ces *hubs* maritimes qui reçoivent les plus gros navires et polarisent le corridor depuis des décennies ont en commun d'être d'anciennes cités-Etats britanniques (Hong Kong et Singapour) ou des îles séparées du continent pour des raisons d'abord politiques (39ème parallèle depuis 1953 pour la Corée du Sud, indépendance de Taiwan en 1949), tous ayant en commun d'être des enclaves capitalistes dans une région morcelée où la Guerre Froide subsiste sous différents visages (cf. Corée du Nord, Laos, Vietnam, mais aussi ambivalence chinoise).

Si la configuration d'autres régions maritimes de transbordement (cf. configuration « *hub-and-spokes* ») repose sur des critères communs, bien des spécificités confèrent à l'Asie orientale un caractère unique. Les Caraïbes et la Méditerranée sont deux bassins semblables du point de vue de la présence d'une synapse vitale même si de nature différente : les canaux transocéaniques de Suez et Panama jouent le rôle du détroit de Malacca mais restent des entités physiques et stratégiques bien différentes, ayant un coût et une gouvernance particuliers. C'est d'ailleurs pour ces raisons que la Chine tente d'imposer les « nouvelles routes de la soie » par le contournement de Malacca (pont terrestre via la Birmanie), Suez (pont terrestre via Israël) et Panama (projet de canal au Nicaragua). Un autre point commun est l'insularité ou la péninsularité des *hubs* portuaires principaux, comme la Jamaïque (Kingston), Puerto Rico (Ponce), les Bahamas (Freeport), ou encore la Floride (Miami) dans les Caraïbes ; le sud du Portugal (Sines), le rif marocain (Tanger-Med), le sud espagnol (Algésiras), la Sardaigne (Cagliari), l'Italie du Sud (Gioia Tauro, Tarente), Malte (Marsaxlokk), la Grèce (Le Pirée), et la Méditerranée occidentale (certains ports de Chypre, Turquie, Egypte). Or la différence majeure est qu'en Asie orientale, ces *hubs* majeurs se doublent d'une avance économique énorme sur les pays qu'ils desservent, ce qui n'est pas le cas des autres bassins, où ce sont plutôt des périphéries qui concentrent les flux. Dans tous les cas, ce ne sont pas (ou plus) les grandes puissances politiques qui centralisent le réseau régional, le Japon, les Etats-Unis et l'Europe méridionale ayant œuvré pour le déplacement des fonctions portuaires majeures le long d'une artère circumterrestre permettant la

[1] Les historiens maritimistes et/ou de l'Asie font remarquer que les ports modernes, tout comme en Méditerranée, se sont développés sur les ruines des anciens royaumes et comptoirs.

rationalisation des circulations, donc des gains opérationnels évitant aux géants des mers les anciens détours par les ports traditionnels voisins, plutôt localisés sur les continents (ex : Bangkok, Houston, Gênes). Les logiques portuaires concurrentielles ne sont donc pas les mêmes d'un bassin à l'autre, même si l'influence des acteurs globaux comme les armateurs, leurs alliances oligopolistiques, et les manutentionnaires se fait sentir partout de la même façon. Un point commun entre la Méditerranée et l'Asie orientale tient au fait que les *hubs* à conteneurs actuels se sont arrimés sur les anciens complexes d'industrie lourde dans le premier cas, et sur les zones franches d'industrie légère dans le second. Ce chemin de dépendance ne se retrouve pas dans les Caraïbes où la logique politique prend le pas sur l'économique. En effet, le Jones' Act de 1982 interdit à tout navire étranger de réaliser du cabotage dans les eaux territoriales étasuniennes, rejetant de façon partiellement artificielle la fonction de *hub* vers les petits Etats caribéens, souvent caractérisés par une situation politique instable et une économie hyper spécialisée.

Cet article utilise cette mise en perspective comme cadre de fond pour étudier l'évolution interne du corridor est-asiatique, afin de mettre en exergue ses différentes temporalités et logiques à la frontière de la logistique et de la géopolitique. Pourquoi la croissance portuaire chinoise fulgurante n'a-t-elle toujours pas abouti à une domination maritime envers ses voisins, qui conservent une longueur d'avance pourtant ni technologique ni économique (coûts portuaires) ? A l'inverse, quel est le bénéfice pour ses *hubs* principaux de concentrer l'activité de transbordement et donc la domination du système régional, étant donné les faibles retombées économiques de cette activité de transfert physique et le développement parallèle de fonctions tertiaires supérieures comme la haute finance ou les industries high-tech ?

Les grandes tendances d'évolution de l'Asie orientale maritime

Importance des trafics portuaires

D'après la Figure 1, l'Asie orientale tout entière serait passée de 17% du trafic maritime mondial en 1977 à plus de 35% en 2016, soit un doublement la menant à plus du tiers du total mondial. De façon régulière, l'Asie du Nord-Est concentre environ les deux-tiers du trafic de l'Asie orientale, contre un tiers pour l'Asie du Sud-Est. Comment expliquer une telle évolution ?

Tout d'abord, l'Asie orientale a connu le « global shift », c'est-à-dire une migration des usines japonaises vers les Dragons, en interne, puis l'attraction de nombreuses usines et industries occidentales au cours du temps. Ces délocalisations semblent très artificielles dans des pays ayant connu la famine dans les années 1960 et une absence quasi-totale de matières premières (Corée du Sud), ou ne bénéficiant pas d'un bassin de main-d'œuvre énorme (Singapour, Hong Kong, Taiwan). Il y a donc un mélange entre logique économique (faibles coûts salariaux, main d'œuvre efficace et servile, développement de zones franches) et logique (géo)politique : le contrôle des flux et le renforcement d'un front capitaliste en temps de Guerre Froide. La stratégie de remontée de filière bien connue permit aux « Dragons » de réitérer ces migrations manufacturières vers les « Tigres » (Malaisie, Philippines, Thaïlande, Indonésie, Vietnam) et d'investir le secteur tertiaire (ex : industries high-tech) tout en gardant une base industrielle lourde vivace et innovante, parfois même protectionniste (ex : le secteur automobile sud-coréen). En général les ports, même anciens, se sont développés en lien avec ce redéploiement industriel, mais aussi en vue d'opérer du transit ou transbordement international, comme entre Taiwan et la Chine via Hong Kong ou entre Japon, Corée du Nord, Extrême-Orient russe et Chine du Nord via la Corée du Sud (aide humanitaire et commerce réel). Des événements ou chocs brutaux comme le tremblement de terre de Kobé en janvier 1995 ou encore la dislocation du bloc soviétique (1991) sont aussi à la source d'une telle croissance. Depuis le début des années 2010,

l'essentiel du trafic nord-coréen passe par la Chine, tandis que Busan continue d'être un *hub* régional pour le Japon du Nord et la Chine septentrionale. La baisse absolue de trafic en 2009 pour l'Asie du Nord-Est contrairement au Sud-Est, vient de ce que la première est plus peuplée et fut plus vulnérable à la crise financière mondiale, la seconde reposant surtout sur le transit. La réouverture aux échanges mondiaux en 1978 et l'accession de la Chine à l'OMC en 2001 sont d'autres facteurs expliquant le surpoids du Nord par rapport au Sud.

Mutations fonctionnelles

Ces changements ont poussé les pays d'Asie orientale et leurs ports à adopter des stratégies ambitieuses pour rester « dans la course », dans un contexte de transformation en profondeur du transport maritime : diffusion de la conteneurisation, croissance de la taille des navires, rationalisation des services réguliers des armateurs. Depuis la rétrocession (partielle) de Hong Kong à la Chine en 1997, le port de Yantian (Shenzhen) a été le premier à accueillir un gros porteur sans passer par le hub hongkongais, en 1998. Cet événement marque le début de l'abandon progressif par Hong Kong des opérations de manutention au profit de la Chine continentale et d'activités plus lucratives apportant davantage de valeur ajoutée (finance, courtage, assurance). Les ports chinois se sont depuis haussés dans le top 10 mondial des ports à conteneurs. Shanghai, bien qu'étant devenu le plus grand port du monde toutes marchandises confondues devant Singapour et Rotterdam, n'a pas, comme les dragons capitalistes, encore misé sur la fonction de transit international ; il reste, même avec l'extension de Yangshan en 2005 représentant dix fois Port 2000 au Havre, un nœud d'import-export à vocation domestique.

La Corée du Sud a, elle, continué de miser sur les deux tableaux : modernisation et expansion portuaire fulgurante depuis le milieu des années 1990 doublées d'une stratégie de hub logistique et financier (ainsi qu'aérien en Asie du Nord-Est). Incheon, qui a remplacé Séoul comme aéroport international par poldérisation en 2001, a non seulement reçu plusieurs années de suite le titre de meilleur aéroport du monde mais a aussi développé des zones franches multifonctionnelles de pointe comme à Songdo mais aussi partout sur le littoral ouest et sud. Incheon est aussi le seul nœud logistique avec Hong Kong à exercer depuis peu le transfert « air-sea », c'est-à-dire utilisant l'aérien pour l'envoi rapide de produits à haute valeur ajoutée reçus par bateaux depuis la Chine surtout.

Singapour est un cas à part. Cité-Etat mal reliée au continent, elle 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 les activités maritimes liées (instituts, 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. L'exception de 2001 n'a fait que confirmer la « règle » : le départ en Malaisie (Tanjung Pelepas) de Maersk - le plus grand armateur conteneurisé mondial – a fait perdre 30% au trafic de Singapour, avant d'y revenir une fois les coûts portuaires revus à la baisse. La concurrence peine ainsi à émerger dans cette région, même si l'Indonésie et la Malaisie continuent de renforcer leurs infrastructures, avec notamment l'expansion de Tanjung Priok (Jakarta) en 2018. D'autres exemples vont dans ce sens, à savoir le renforcement des grands ports japonais depuis 2015 (politique des « super-ports ») comme Tokyo-Yokohama, Nagoya, et Osaka-Kobé, après une phase de déclin et de repli pour des raisons environnementales. Taipei avec son nouveau port créé en 2014, permet d'éviter les 400 kilomètres de camionnage depuis Kaohsiung, le hub portuaire traditionnel de l'île et première zone franche d'Asie ouverte en 1966. La réouverture des relations commerciales et donc des

flux directs entre Taiwan et la Chine continentale est une autre motivation, faisant d'autant plus perdre à Hong Kong son rôle de hub de transit entre les deux anciens rivaux.

Ports et géopolitique

L'un des grands changements ayant fait couler beaucoup d'encre est la vision ou volonté chinoise de développer une « Nouvelle Route Maritime de la Soie » (cf. *Maritime Silk Road* ou *One Belt, One Road*). En faisant capoter le projet d'alliance Triple-A entre les trois grands armements européens et mondiaux (Maersk, CMA-CGM, MSC) la Chine s'est imposée comme puissance économique et politique dans ce secteur, libéralisant davantage ses ports (concessions à des opérateurs étrangers) et créant un circuit maritime distinct des routes habituelles circumterrestres. La fusion de China Shipping et de COSCO l'année dernière, suite à la banqueroute de Hanjin Shipping en Corée, confirme cette ambition de puissance accrue.

Deux éléments fondateurs de cette stratégie émergent au fur et à mesure de sa mise en place. Le premier est la volonté de contourner les pivots majeurs habituels, comme Singapour et le détroit de Malacca (cf. pont terrestre Chine-Myanmar) mais aussi le coûteux canal de Suez (pont ferroviaire traversant Israël) à l'ouest mais aussi à l'est : projet de contournement du Canal de Panama via le Nicaragua, tout sous investissements chinois. La route terrestre Asie-Europe reste peu empruntée sauf pour des pondéreux à destination d'usines isolées en Russie et Asie centrale. La route arctique, concrètement à bien des idées reçues, n'est pas prometteuse pour des flux Asie-Europe directs, par manque d'infrastructure portuaires adéquates, de marchés à desservir, une fonte des glaces encore saisonnière nécessitant des navires brise-glaces à l'opération très coûteuse (assurances, pilotage), et étant sous l'emprise douanière russe, le gain de temps et d'argent devenant des arguments caducs. Les flux Sud-Sud entre BRICS (Brésil, Chine) se sont d'autant plus multipliés qu'ils ne passent plus par Suez, ces routes étant devenues rentables et n'étant pas soumise, comme la route Trans pacifique, au problème du « retour à vide » des conteneurs depuis l'Amérique du Nord vers la Chine.

L'autre pendant de la stratégie OBOR est l'investissement de manutentionnaires chinois dans les ports étrangers le long de cette route, comme au temps des comptoirs commerciaux : Gwadar (Pakistan), Djibouti, Le Pirée (COSCO) n'en sont que quelques exemples, marquant par-là une prise d'autonomie par rapport aux réseaux portuaires traditionnels. Ces logiques privées au service de l'Etat sont aussi portées vers le reste de l'Europe et surtout l'Afrique, cette dernière ayant basculé dans les années récentes vers l'Asie et surtout la Chine au niveau des échanges et investissements multiples (cf. la Chinafrique). Cette stratégie d'ensemble en étant encore à ses débuts, elle ne devrait pas masquer la résilience des réseaux déjà bien établis et fortement contrôlés par les puissances et les nœuds capitalistes. Dubaï, Hong Kong et Singapour restent des pivots majeurs de la conteneurisation et des manutentionnaires globaux (DPW, HPH, PSA), ayant établi chacun un réseau global sous forme de concessions à l'instar de leurs homologues européens comme à Tanger-Med, Malte, et dans les grands ports d'Europe du Nord Anvers et Rotterdam (ex : CMA-CGM, Maersk, etc.).

Conclusion

L'ensemble des éléments examinés dans cet article continue de renforcer l'ossature du corridor d'Asie orientale (Figure 2), le top 10 e la hiérarchie portuaire étant composé des « Dragons » jouant le rôle de hubs de transbordement et (Busan et Gwangyang en Corée, Hong Kong, Singapour, Taiwan) mais aussi de port d'arrière-pays desservant des économies dynamiques : la Chine atelier du monde (ex :

Shenzhen, Shanghai/Yangshan, Beilun/Ningbo, Qianwan/Qingdao) mais aussi Port Klang en Malaisie. Si d'autres ports s'imposent comme Manille, la mégalopole japonaise, Laem Chabang (Thaïlande), la plupart reste loin derrière ces géants. Enfin le corridor se concentre à Malacca vers l'Asie du Sud et l'Europe/Afrique, tandis que les flux Trans Pacifique sont plus ramifiés, n'étant pas contraints de la même façon. Les grands enjeux pour l'avenir de ce corridor sont la création d'un tunnel sous-marin Japon-Corée, la réunification des deux Corées permettant une expansion terrestre majeure, le renforcement de la stratégie chinoise vis-à-vis du reste du monde, et l'accession encore hypothétique de Shanghai au rang de hub de l'Asie.

Références utiles

Ducruet C. (2015) *Maritime Networks: Spatial Structures and Time Dynamics*. London and New York : Routledge.

Ducruet C., Lee S.W., Ng A.K.Y. (2011) Concurrence portuaire et polarisation réticulaire au sein du corridor maritime d'Asie orientale. *Territoire en Mouvement*, Vol. 10, pp. 60-74.

Gipouloux F. (2009) *La Méditerranée asiatique, villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVIe-XXIe siècle*. Paris, CNRS Éditions.

Lam J.S.L., Yap W.Y. (2011) Dynamics of liner shipping network and port connectivity in supply chain systems: analysis on East Asia. *Journal of Transport Geography*, Vol. 19, No 6, pp. 1272-1281.

Notteboom T.E. (2006) Container throughput dynamics in the East Asian container port system. *Journal of International Logistics and Trade*, Vol. 4, No. 1, pp. 31-52.

Wang C., Ducruet C. (2013) Regional resilience and spatial cycles: Long-term evolution of the Chinese port system (221BC-2010AD). *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 104, No. 5, pp. 521-538.

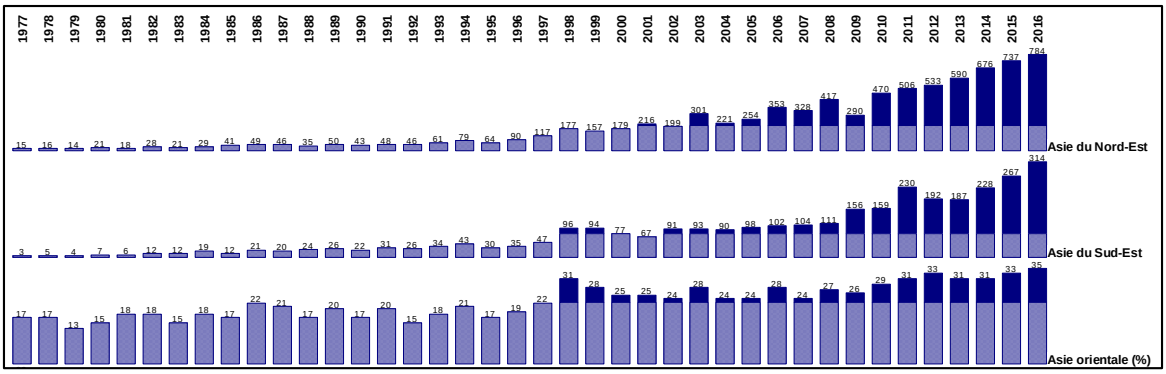

Figure 1 : Traffic maritime de l'Asie orientale, 1977-2016 (unité : tonnes de poids en lourd)

Source : réalisation par les auteurs à partir des données Lloyd's

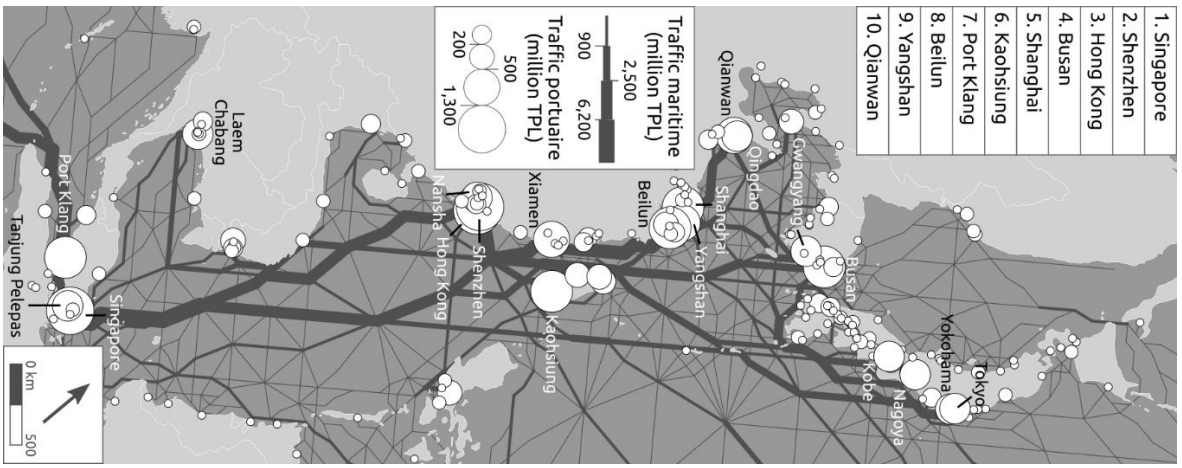

Figure 2 : Le corridor maritime d'Asie orientale en 2016 (unité : tonnes de poids en lourd)

Source : réalisation par les auteurs à partir des données Lloyd's