



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Australie, une maritimité particulière

L'île-continent est l'une des régions les plus importantes du monde. Non pas en raison de son importance démographique (23 M) ni de sa puissance industrielle, mais par l'abondance de ses richesses naturelles. Grâce à ses ressources minières, agricoles et offshores, l'Australie s'est hissée au rang de 12^e économie mondiale. La nature insulaire du pays fait du transport maritime le vecteur quasi unique des échanges avec le besoin cumulé des pays industrialisés d'Asie du Nord-Est et maintenant des pays émergents du voisinage. Cet ancrage dans la dynamique de la zone Pacifique rend cet Occident lointain tout à fait spécifique. Le tissu portuaire doit donc répondre au défi du rôle de méga fournisseur qu'occupe le pays alors que le secteur maritime est historiquement peu développé.

Les forces des exportations minières et agricoles

L'Australie pourrait être définie comme une puissance minière mondiale avec en termes de production la première place mondiale pour le fer et la bauxite, parmi les leaders pour le charbon, le nickel, le zinc, l'or. Les volumes exportés varient selon les productions et les tonnages peuvent être colossaux ou plus réduits. Le fer, le charbon et la bauxite occupent une place importante et de grosses infrastructures de transport ferroviaire et portuaires.

Le fer

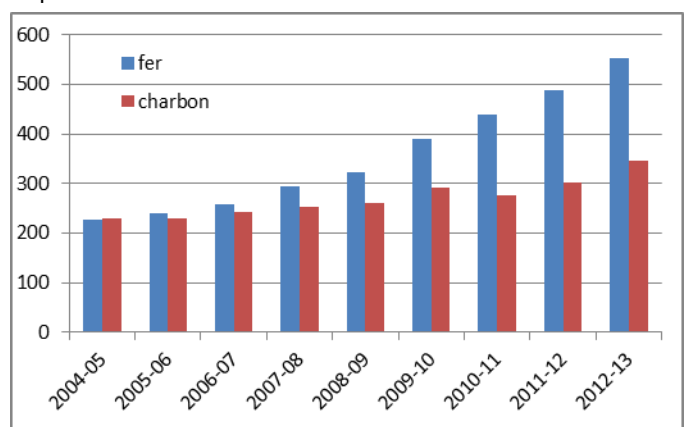
L'Australie est le premier exportateur de fer avec 488 Mt en 2012 et 43% des échanges maritimes internationaux. 90% de la production sont exportés. Le principal concurrent est le Brésil qui bénéficie de la proximité avec les consommateurs de l'Atlantique Nord,¹ mais l'Australie dispose de la demande du Japon, de Taiwan et de la Corée et maintenant de la Chine devenue le plus gros importateur mondial.

Les groupes miniers australiens (Rio Tinto, BHP Billiton, Fortescue) bénéficient d'un avantage face à leur concurrent brésilien Vale. La Chine est soucieuse de la diversité de sa fourniture (Inde, Iran, Pérou) pour échapper au poids trop important des majors du secteur, mais il ne reste pas moins que la demande chinoise a provoqué un doublement des expéditions autoritaires de fer en dix ans.

Les gisements de fer se situent au Nord-Est de l'île dans la région du Pilbara. Les expéditions maritimes² se réalisent dans trois ports géants. À Dampier (146 Mt en 2010/11) il s'agit uniquement de la production de Rio Tinto, à Cape Lambert (80 Mt)³ de la production d'une société commune à Rio Tinto et des groupes japonais.

À Port Hedland (239 Mt) trois groupes miniers sont présents, BHP Billiton, Atlas Iron et Fortescue. La croissance des capacités portuaires est le principal problème pour permettre le doublement dans la décennie des exportations du Nord-Ouest australien envisagé par les groupes miniers. L'Australie ne peut être une puissance industrielle et donc transformer son fer en acier. Les réserves minières assurent suffisamment le développement économique du pays.

Exportations australiennes de fer et de charbon



Sources : Australian Bureau of Statistics

Les autres minerais

L'Australie exporte aussi d'autres productions minières importantes. Le manganèse expédié depuis Port Hedland (2 Mt) et Darwin (0.8 Mt). Le cuivre est expédié par le port de Port Kembla (424 000 t) dans la région de Sydney. La bauxite, produite par une entreprise commune à Rio Tinto et Alcoa dans la péninsule de York au Nord du pays, est expédiée par le port de Weipa (10,5 Mt) vers l'étranger ou Gladstone. La question de l'expansion de la mine de Weipa est en débat en Australie en raison de l'impact de la circulation des navires vers l'Asie au travers de la réserve de la Grande Barrière de Corail⁴.

¹ C'est pour lutter contre les producteurs australiens que Vale a développé ses minéraliers géants (Chinamax) dont les 400 000 de tpl doivent permettre une productivité compétitive. Le format est de 170 à 180 000 tpl à Port Hedland, Dampier et Cape Lambert.

² La route maritime transite au travers des détroits indonésiens de Lombok et de Malakasar.

³ Constitué d'un long wharf en eau profonde, Port Walcott / Cape Lambert est un terminal privé hors autorité portuaire publique.

⁴ Élevé au rang de parc naturel maritime, elle est un ensemble unique au monde d'îlots et récifs coralliens sur 2 600 km. Milieu particulièrement fragile, elle est franchie par des milliers de navires

L'Australie possède plusieurs usines de production d'alumine dont une partie conséquente est exportée (16.5 Mt). Au Nord-Est, il s'agit de la production de l'unité commune de Rio Tinto, Alcoa et Rusal représentant 9.5 Mt à Gladstone. Au Sud-Ouest, autour de Perth, la bauxite est transformée par des usines de BHP Billiton et d'Alcoa et transite par les ports de Bunbury (4 Mt) et Fremantle (3 Mt).

Chargement du minerai de fer à Port Hedland (photo PHPA)



Le charbon

Le charbon est l'autre grand produit minier exporté par l'Australie. Le pays est le leader mondial, positionné à la fois sur les charbons thermique (171 Mt) et métallurgique (144 Mt). La croissance des exportations est plus lente, 201 Mt en 2002 pour 351 Mt en 2012⁵. Pour le charbon thermique, l'Australie exporte 70% de sa production représentant 20% du commerce mondial, le charbon métallurgique est exporté à 96% et représente 56% du commerce mondial.

Le marché australien est naturellement tourné vers les clients asiatiques (90%) avec ici le poids de l'Inde en plus des pays d'Extrême-Orient. Pour le segment thermique, à la différence du fer, le concurrent est proche géographiquement et quantitativement avec l'Indonésie (315 Mt) qui approvisionne les mêmes besoins asiatiques.

La production se situe à l'Est du pays dans les provinces du Queensland et de la Nouvelle-Galle du Sud (NGS) au travers de gigantesques mines en grande partie à ciel ouvert. Les ports concernés sont du Nord au Sud du Queensland : Abbot Point (14 Mt), Hay Point (82 Mt), Gladstone (60 Mt), Brisbane (9 Mt). En NGS, le trafic se répartit entre deux ports Newcastle (112 Mt) et Port Kembla (14 Mt).

En Australie, le tissu portuaire du charbon est donc plus diffus que celui du fer avec six ports concernés sur la côte Pacifique. De gros problèmes de congestion (jusqu'à 50 navires en attente à Newcastle) affectent

ses ports provoquant annuellement sans doute un milliard d'US\$ de surestaries. Avec les congestions au Brésil et en Chine, les attentes devant les terminaux australiens sont ainsi intégrées dans les paramètres économiques des grands vraciers.

La capacité portuaire des ports charbonniers devrait passer de 315 Mt à 480 Mt ces prochaines années. Cependant, la performance des ports australiens bute aussi sur les limites du système ferroviaire à acheminer la production et des terminaux à manipuler des quantités toujours plus importantes de marchandise ce qui provoque en grande partie la congestion portuaire et de grosses pertes pour le secteur minier.

Le tissu minier de l'Est de l'Australie implique un grand nombre d'acteurs qu'ils soient Australiens (grands ou petits) ou étrangers (groupes miniers occidentaux, indiens ou chinois, sidérurgistes japonais et coréens). Les terminaux charbonniers sont souvent la copropriété des acteurs miniers et industriels. Un seul de ces actifs portuaires, Hay Point, appartient au fonds d'infrastructures Brookfield (GB) après le rachat à Badcock & Brown (Australie).

Les grains et produits agricoles

L'Australie produit généralement autour de 30 Mt de blé et en exporte 20 Mt ce qui représente 10% des échanges internationaux. La seconde production agricole est l'orge avec 7 Mt produits (brassicole et fourragère) et 4 Mt exportés. Les régions concernées par les productions agricoles se situent dans la partie Sud du pays, de Perth à Brisbane. En termes d'expéditions, cela représente 10 Mt dans les ports de la région de Perth, 10 Mt en NGS et 2 Mt à Brisbane.

Les exportations agricoles concernent aussi le sucre (3 Mt), la laine (0.2 Mt), la viande (1.7 Mt), ainsi que les animaux vivants (0.5 Mt) vers les voisins indonésiens et malaisiens ainsi que vers les pays du Golfe Persique.

Le pétrole et le gaz

L'Australie est producteur de pétrole, essentiellement en exploitation offshore dans les régions de l'Océan Indien (Ouest et Nord-Ouest) et plus faiblement dans le Sud-Est. Le pays est à la fois exportateur (19.2 Mt) et importateur (29.5 Mt) de pétrole brut. Pour les produits raffinés, l'île importe deux fois plus (notamment de Singapour) qu'elle n'exporte.

La production de gaz naturel est d'un peu plus de 33 Mt avec quatre régions concernées, une à l'Ouest, deux au Nord-Ouest et une à l'Est. En 2012, les exportations se sont élevées en 23 Mt. Actuellement, la production offshore est de 20 Mt par an pour deux champs actifs (NWS 1994, Darwin 2006) et 4,3 Mt pour le nouveau site Pluto. Actuellement, cinq projets sont en cours de construction représentant environ 36 Mt par an. Avec les autres projets annoncés, la capacité du pays pourrait être de 80 / 84 Mt par an à la fin de la décennie. De

avec de temps à autre des accidents, certes mineurs, mais toujours très relayés par les médias.

⁵ En 2012 le trafic a repris son volume habituel après une année 2011 affectée durant l'hiver par les inondations du Queensland (-30 Mt).

nombreux trains de liquéfaction⁶ sont prévus autour de l'île notamment à l'Ouest et dans la région de Gladstone avec dans ce cas, l'apport de gaz issu des mines de charbon.

La production⁷ serait alors au même niveau que celle du Qatar. La différence entre les deux pays reste dans les réserves de l'île loin d'être celles de la monarchie du Golfe. L'atout de l'Australie est la proximité avec les consommateurs d'Extrême-Orient. Les projets ont été engagés avant les mutations récentes du marché du gaz (baisse de la demande européenne, multiplication des producteurs, besoins japonais, perspectives américaines). Or, l'Australie est confrontée à un problème de renchérissement des coûts : pénurie de travailleurs qualifiés (absorbés par le dynamisme minier), niveau du dollar australien, faiblesse du tissu industriel spécialisé, éloignement des zones. Au final, c'est la question même de la compétitivité du gaz australien qui est en cause.

Les enjeux du conteneur

L'Australie reste un grand pays faiblement peuplé avec seulement 21 M d'habitants soit le même nombre qu'à Taiwan. La conteneurisation s'est développée dès l'amorce de son internationalisation en 1969, les PC remplaçant les cargos anciens pour des échanges avec la GB. La consommation de biens manufacturés importés⁸ est donc limitée par ce potentiel économique même si le niveau de vie, dans un contexte d'une monnaie forte, en fait un marché dynamique. L'émergence économique des pays de l'Océan Indien et du Pacifique (Inde, ASEAN, Chine) dont l'Australie est souvent fournisseuse en matières premières, crée un lien fort dans l'Ouest du Pacifique noué par plusieurs accords commerciaux.

Les trafics

Les capacités d'exportations conteneurisées de l'Australie se situent dans les filières agroalimentaires. Le pays a exporté 2.1 M d'evp pleins (+2.3%) en 2012. Les importations ont été de 3 M d'evp pleins. L'ensemble du système portuaire de l'île manipule annuellement 7 M d'evp dont 1.3 M d'evp de vides. Comme dans les autres pays occidentaux, on constate le repositionnement de conteneurs vides de 40' vers l'Extrême-Orient et le rapatriement des 20'.

La structure des trafics repose sur des flux majoritaires à l'import depuis l'Europe (400 000 evp pleins) et les États-Unis (300 000 evp). Les flux de sorties vers les

deux régions sont d'environ 150 000 evp chacune. Les principaux échanges se réalisent avec l'Extrême-Orient avec dans les deux sens environ 1,5 M d'evp. Avec l'Asie du Nord-Est, le volume est dominé par l'import (1.2 M) sur l'export (0.7 M), en revanche avec l'Asie du Sud-Est les chiffres sont équilibrés avec environ 300 000 evp dans les deux sens

Les lignes directes avec l'Europe sont devenues rares, avec notamment encore CMA CGM. La plupart des autres opérateurs utilisent le transbordement à Singapour ou Tanjung Pelapas. Le marché avec l'Asie constitue un Nord – Sud peu différent des autres en raison de l'aisance économique de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande avec de nombreux services. Les connexions avec la Côte Ouest américaine sont l'objet d'une couverture conjointe des archipels du Pacifique.

Les ports

L'Australie ne compte que cinq grandes métropoles et la conteneurisation est le miroir de ces polarités de l'économie et de la démographie de l'île⁹. Au Sud-Ouest, la région de Perth (2 M d'habitants) est très isolée, mais riche d'activités agricole, minière et industrielle. L'avant-port de Fremantle à l'embouchure de la Swan River possède le terminal à conteneurs de la région avec un trafic en 2012 de 0.7 M d'evp.

Sur la Côte Sud-Est, Adélaïde (1.5 M d'habitants) possède un trafic conteneurisé plus faible (0.3 M d'evp) en raison de la proximité avec Melbourne. L'aire métropolitaine de celle-ci compte 4 M d'hab et reste le port principal du pays avec 2.6 M d'evp. La région de Sydney légèrement plus peuplée avec 4.6 M d'hab. possède un trafic conteneurisé inférieur avec 2 M d'evp sur le site de Port Botany à l'entrée de la baie. Enfin, à l'Est, Brisbane (2 M d'hab.) traite 1 M d'evp. Ailleurs, les régions sont peu peuplées et les trafics conteneurisés sont très limités à l'image de Darwin (8 000 evp par an) ou Port Hedland (1 000 evp).

La manutention des conteneurs repose sur seulement cinq ports, mais avec dans la plupart des cas une concurrence des manutentionnaires. En 2006, en rachetant P&O Ports (GB), Dubai Ports World (EAU) acquis des terminaux dans les cinq ports à conteneurs du pays. En 2012, DPW a cédé ses parts de l'un d'eux, à Adélaïde, au profit de son partenaire local Flinders Ports.

Le second acteur de la manutention est une entreprise australienne Patrick Terminals filiale depuis 2006 du gestionnaire d'infrastructure Asciano Ltd. La société est donc présente à Sydney, Brisbane, Melbourne et Fremantle. L'Australie possède des fonds financiers qui se sont eux impliqués ailleurs dans le monde : Babcock & Brown avant sa faillite avec PD Ports (GB), Macquarie

⁶ L'un des champs devrait voir une exploitation avec une unité de flottante de liquéfaction (FLNG).

⁷ Les projets sont menés par des consortiums d'industriels composés de majors de l'énergie, de sociétés japonaises et des acteurs australiens (BHP Billiton, Santos, Woodside Petroleum).

⁸ Les flux automobiles s'établissent à 600 000 unités importées et 75 000 exportées.

⁹ Il faut ajouter l'autre île que constitue la Tasmanie. Séparé par les 240 km du détroit de Basse, le territoire compte 512 000 habitants. Les liens maritimes se font au travers de services vraciers, roro, ferry et conteneurs. Le flux de conteneurs est de 300 000 unités/an.

dans des terminaux à Gdansk, Halifax et Fraser River ainsi qu'en co-entreprise avec Hanjin aux États-Unis (Long Beach, Seattle, Oakland) et en Corée.

Le nouvel acteur en Australie est le géant international de la manutention de Hong Kong, Hutchison Ports Holding (HPH). Tour à tour, HPH a ouvert de nouveaux terminaux concédés, à Brisbane en 2011 et à Sydney (Port Botany) en 2013. Port Kambala, plus au nord, pourrait être le prochain développement du conteneur pour l'Etat de Nouvelle Galle du Sud selon le gouvernement local. Melbourne dans la compétition nationale souhaite développer un troisième terminal au Webb Dock.

Ces développements se font dans un contexte de privatisation des sociétés gestionnaires des ports menée par les gouvernements des États provinciaux au travers de la vente à des fonds d'investissements spécialisés dans les infrastructures, Brisbane en 2010, Sydney et Port Kembla en 2013

Un faible tissu maritime

L'Australie est à l'évidence une toute petite nation maritime avec seulement une centaine de navires sous pavillon national représentant 1.2 M tpl. Ce qui la place au 57^e rang mondial soit au niveau du Portugal et de la Finlande. Elle ne figura pas dans les trente premiers pays en termes de contrôle économique des flottes où l'on trouve par contre le Canada et le Brésil, autres grands pays miniers. Dans ce dernier pays, Vale s'est (ré)engagé dans le transport maritime face à ses concurrents australiens. La stratégie de Rio Tinto est moins dictée par des impératifs de concurrence que par le besoin de disposer d'un petit outil maritime. Rio Tinto Marine (Singapour) fondé en 1996 opère en Australie et dans d'autres lieux d'activité du groupe pour le transport de minerais ou produits industriels. La flotte compte une quinzaine d'unités, mais est appelée à grossir. L'autre géant, BHP Billiton s'est engagé dès 1914 dans le transport maritime, mais la branche spécialisée a été cédée en 2001. La société pratique juste des contrats d'affrètement de vraquiers selon les besoins.

Le reste du shipping australien repose sur peu de chose. On notera Incoship (vracs secs et liquides), Koala Shipping (vracs secs, breakbulk) et North West Shelf Shipping¹⁰ (GNL). Bien qu'importants pour l'économie agricole et le commerce extérieur, les transporteurs d'animaux vivants sont aujourd'hui européens en Australie (Siba Shipping, Corral Line). Il reste surtout des compagnies actives sur la Tasmanie, Toll Marine et Searoad pour les liens rouliers et TT-Line (public) pour les ferries. Les NGV, un temps utilisés en Tasmanie et toujours présents dans quelques liaisons locales sont la spécialité des deux fabricants de référence dans le monde Austral et Incat.

L'armement Australian National Line (ANL) a été fondé en 1956 par le gouvernement australien pour exploiter des services autour de la côte australienne puis pour l'international. La compagnie représentait la part australienne des marchés maritimes de l'île traditionnellement dominés par les compagnies britanniques. En 1998, CMA CGM a racheté ANL et l'a redéveloppé pour plusieurs connexions internes et externes de l'île. Le lien avec l'Amérique relève d'une autre filiale, l'Américaine US Line. Sur ce lien ANL s'était rapproché d'un service néo-zélandais (ANZDL), passé tour à tour par Bolloré puis CP Ships et depuis 2006 dissout dans Hapag Lloyd.

La situation du secteur maritime australien a fait réagir le gouvernement avec la conscience qu'une grande nation insulaire fournissant le monde de millions de tonnes de marchandises devait développer son outil maritime. Une partie de la valorisation des filières minières échappe à l'Australie alors que les savoir-faire humains risquent de disparaître. La réforme de juillet 2012 a organisé ainsi un second registre international (*Australian International Shipping Register*) compétitif et un appui de compétitivité à la flotte existante. Les allègements fiscaux permettent l'emploi de marins nationaux et pour les exploitants de navires australiens, une compétitivité nouvelle. La réforme inclut aussi des mesures pour le transport maritime côtier entre régions du pays.

ANL Emblew (photo ANL)



Les grands pays fournisseurs sont tous confrontés au même problème. La demande mondiale oblige à accroître les capacités extractives sur terre ou en mer mais aussi à adapter les infrastructures ferroviaires et portuaires. Le volet maritime souffre généralement d'une faible intensité pour des raisons historiques (héritage colonial, déclin, structure capitaliste). Le rattrapage maritime est possible et souhaité par les pays tant cet aspect de l'économie nationale paraît peu à la hauteur de leur place dans le concert international. Cela paraît notamment en décalage pour une nation insulaire comme l'Australie.

Paul TOURET

¹⁰ Le capital de la compagnie associée BHP Billiton, BP, Shell, Chevron, Mitsui / Mitsubishi, China National Offshore Oil Corporation.