



Inscrire le transport maritime dans le temps long

Le transport maritime et les ports évoluent dans un contexte économique qui change au fil des décennies depuis plusieurs siècles. Ce contexte économique qui pilote les échanges commerciaux est lui-même lié à des climats politiques nationaux et internationaux. Il faut ajouter à ces éléments, le rôle des progrès techniques et technologiques qui transforment progressivement le monde y compris les industries maritimes. Enfin, il faut prendre en compte l'usage des énergies avec désormais des nouveautés que sont le réchauffement climatique et les ambitions de décarbonation. Retour sur 175 ans de transport maritime dans son intégration dans le séquençage de plusieurs époques politiques, économiques et technologiques, en essayant enfin de voir si nous, nous entrons dans une nouvelle époque.

1850-1910, une première mondialisation

Dans la seconde partie du XIX^e, le monde développé rentre dans une forme nouvelle du commerce marquée par l'émergence du libre-échange. Initié par la victoire des libéraux en GB en 1837, il gagne d'abord les liens commerciaux franco-britanniques en 1860. La France de Napoléon III, la Belgique industrielle et les Pays-Bas conservent leur statut économique d'autant plus que l'Allemagne en s'unifiant a besoin du débouché portuaire du Rhin. Il en va de même de l'Italie, elle aussi unifiée, terre d'industrie et d'innovation. Dans tous les pays, le libéralisme politique gagne du terrain en termes de démocratisation alors que les progrès sociaux sont portés par la puissance du mouvement ouvrier.

Le libre-échange bute tout de même sur la montée des tensions, la guerre de 1870 met durablement France et Allemagne en opposition. La course coloniale en Asie et en Afrique, les rivalités de puissances impérialistes (GB, Russie) et les embrouillaminis territoriaux animés par le nationalisme indépendantiste (Balkans) rendent les relations internationales chaotiques et souvent guerrières. À l'échelle du monde, la Chine impériale est une proie de toutes les puissances dont le Japon, désormais sous l'Ère Meiji qui s'affirme aussi victorieusement contre la Russie en 1905. Quant aux États-Unis, la guerre avec l'Espagne en 1898 et l'interventionnisme extérieur de la doctrine Monroe en font désormais une puissance mondiale.

Le XIX^e voit l'accélération de la révolution industrielle dont la sidérurgie et le textile en sont les premières marques. C'est l'ère du charbon et des moteurs à vapeur dont l'une

des applications est le chemin de fer qui couvre au fil des décennies les continents. Les technologies de l'information voient l'apparition de la photographie et du télégraphe. Une seconde révolution apparaît même à la fin du XIX^e siècle avec la généralisation de l'électricité, les progrès de la chimie et de la pharmacie. Le moteur à explosion à base d'hydrocarbure pétrolier fait avancer les premières automobiles et au début du XX^e siècle les extraordinaires avions. Le téléphone et les câbles sous-marins bouleversent les échanges personnels et collectifs.

Le transport maritime est naturellement transformé par tous ces mouvements. Économiquement, le libre-échange, les aires coloniales et l'intégration commerciale de toutes les régions du monde (Amérique du Sud, Extrême-Orient, Australie) démultiplient les besoins de transport. Le navire change avec les progrès technologiques, la coque métallique, le moteur à vapeur puis le moteur diesel, l'hélice, la radio télégraphie. Les cargos modernes avec bien plus de capacité de transport, de vitesse et de régularité que les voiliers sillonnent les mers du monde. Pour les passagers, ce sont les liners qui relient les continents avec le colossal nombre de migrants occidentaux mais aussi les travailleurs engagés indiens ou chinois.

Le contrôle du monde maritime au début du XX^e siècle démontre bien où se trouve la puissance économique et politique. En 1914, si l'Europe (GB, Allemagne, Norvège, France, Italie, Pays-Bas) domine le classement de la flotte mondiale, on trouve aussi les États-Unis et le Japon. Il faut dire que les premiers sont devenus la première économie mondiale et que l'autre est déjà à la 8^e place.

Pour les ports, il faut s'adapter avec plus de place, tant pour les marchandises que pour les navires. Selon les configurations côtières ou estuariennes, on construit des bassins, des écluses, des quais, des moles. Les cargos sont petits mais très nombreux. Pour stocker la marchandise au départ plutôt faible et précieuse, le choix se porte sur des entrepôts docks sur plusieurs étages à proximité des quais. Leur architecture marque encore des espaces revalorisés à Liverpool, Hambourg, Marseille. Avec les nouveaux besoins en entreposage, la norme devient le hangar, degré zéro de l'architecture mais pratique et économique. Les quais sont accessibles aux chemins de fer et la manutention mécanique accélère la productivité de la manutention qui emploie néanmoins des milliers de dockers dans chaque port. Enfin, l'espace

portuaire est aussi un espace productif avec des chantiers navals dans presque toutes les cités maritimes.

1910-1950, temps de guerre, temps de crise

Il ne va pas sans dire que la première partie du XX^e est cataclysmique. Le monde connaît deux guerres mondiales et l'avènement des régimes autoritaires à la violence infinie contre leur propre population et/ou contre leurs voisins. L'ordre colonial que les Européens bâtissent depuis un siècle ne demande qu'à craquer. La Chine subit mille tempêtes (révolutions, guerre civile, invasion) et le monde arabe commence sa mutation que la découverte du pétrole va accélérer. Dans les ruines de Berlin et les cendres des bombes américaines au Japon, un monde s'est achevé.

Économiquement, la Première Guerre mondiale est une épreuve qui se poursuit pour l'Allemagne dans les années vingt. À l'échelle mondiale, la prospérité reprend ses droits, le commerce est florissant. Les années sont folles aussi par le progrès des moyens de transport et de travail mécanisé (automobiles, camions, tracteurs, avions). La radio et le cinéma deviennent des objets culturels généralisés alors que la télévision va commencer son histoire. Dans les années trente, les bases de notre décor technique et technologique se mettent en place.

La fête pourtant se finit en 1929, la Grande dépression affecte l'économie et contamine le transport maritime qui régresse. Dans chaque État, on met en place des mesures protectionnistes. On protège son système pétrolier et charbonnier, ses approvisionnements coloniaux. Pour les moyens maritimes, c'est toujours massivement le temps des cargos alors que les liners, toujours au charbon, se font de plus en plus rapides.

Les navires gagnent, avec le second conflit mondial, l'efficacité d'une nouvelle construction navale acquise par les impératifs de la guerre, la soudure des *liberty ships* américains sera désormais la norme. Dans les passerelles, le radar et la performance des télécommunications assurent plus de sécurité.

Pourtant le changement le plus important provient d'une marchandise, le pétrole. Extrait dans des bassins éloignés il faut le faire voyager sur de longues distances. Le pétrolier décharge son or noir dans de nouvelles industries, les raffineries. Les ports jusque-là très faiblement industrialisés amorcent une nouvelle phase de leur histoire spéciale et économique.

1950-1990, un formidable élan

Les chutes de l'Allemagne nazie et du Japon impérial ouvrent une nouvelle ère dominée par deux systèmes de valeurs, d'économie et de puissance. La seconde partie du XX^e siècle est celle de la grande rivalité entre l'Occident, emmené par les États-Unis, et l'URSS ainsi que la Chine de Mao depuis 1949. La Corée de manière violente, et l'Allemagne à fleuret moucheté sont des lieux d'affrontements mais c'est avec les décolonisations que la

guerre froide devient chaude. Dans les faits, la France, les Pays-Bas et la GB perdent leurs colonies et le transport maritime afférant.

Le monde marqué par la dualité Est-Ouest n'en est pas moins pluriel. Ce que l'Égypte de Nasser refuse celle de Sadate doit l'accepter, l'existence incontournable d'Israël sans résoudre la question palestinienne. Les pays du golfe se découvrent puissances énergétiques, l'Inde et le Pakistan ennemis héréditaires, l'Afrique gorgée de matières premières. Le Japon tisse un partenariat économique avec les Américains qui leur devient bénéfique au fil des décennies. Modèle que suivront la Corée et Taiwan.

Passé le temps des reconstructions s'ouvre une ère de prospérité pour les économies occidentales, les fameuses Trente glorieuses avec sa démographie soutenue et ses progrès technologiques. À partir des années cinquante, la télévision, l'automobile pour tous et l'aviation forment des marques d'un monde de plus en plus connecté à tous points de vue. Dans la nutrition, les équipements et les loisirs, la société de consommation triomphe. L'urbanité et les infrastructures croissent rapidement.

Le transport maritime et les ports changent encore. Le monde nouveau a besoin de matières premières, l'Occident importe du charbon, du fer, de la bauxite, du manganèse, du nickel pour la métallurgie. Le pétrole sert au carburant mais aussi à la chimie et aux plastiques qui envahissent nos vies. Les pétroliers deviennent des super tankers pour démultiplier les chargements à chaque voyage et les minéraliers suivent le mouvement. Une première course au gigantisme est à l'œuvre et aboutira à des monstres des mers dans les années soixante-dix.

L'agriculture change, mécanisée et accompagnée (fertilisants, pesticides), elle devient productiviste. Les grains nord-américains, argentins, australiens, français sont dirigés vers les pays du Tiers Monde en forte croissance démographique mais également vers l'URSS en déficit de productions. Les silos géants sont la marque des ports de l'agrobusiness.

Pour le monde maritime, le temps des liners et des colonies s'achève. Le commerce maritime demande des pétroliers et des vraquiers, apparaissent les transporteurs de voitures, les porte-conteneurs, les cargos polythermes, les ferries. Si les grandes nations préservent leur rang (Hambourg, Londres, Marseille, Gênes), les Grecs, les Danois et les Norvégiens font leur place grâce à des armements familiaux ambitieux. Ils profitent de l'internationalisation du monde avec ses registres libres (Panama, Liberia, Malte) et ses marins philippins peu payés. En Asie, les grands conglomérats japonais possèdent leur division maritime alors que Hong Kong et Singapour s'affirment comme places maritimes

C'est le temps des grandes zones industrialo-portuaires (ZIP) qui accueillent la sidérurgie et une nouvelle vague de raffineries. Sur des polders au Japon et aux Pays-Bas et

sur les endroits vierges des grands estuaires ailleurs, les espaces peuvent accueillir des navires géants au service de grandes industries au bord de l'eau. Comme la conteneurisation pointe son nez, elle trouve des espaces dans le port ancien, Rotterdam prend un temps d'avance en développant son grand terminal sur un espace calibré pour une aciérie qui ne voit pas le jour.

Au milieu des années soixante-dix, l'atmosphère change en Occident sous l'effet de multiples facteurs. Pour des raisons politiques, en 1973 et en 1979, le pétrole s'est beaucoup renchéri. Les chocs énergétiques s'accompagnent d'une forme de creux technologiques dans les modes productifs et les moyens de transport. L'Occident perd de la productivité et de l'innovation laissant de plus en plus de place au Japon que la Corée suivra bientôt. Une forme d'effondrement industriel touche les États-Unis et l'Europe qui contaminent le monde maritime, les volumes baissent. De grandes compagnies maritimes occidentales connaissent leur déclin.

1990-2020, la deuxième mondialisation

Politiquement, les choses évoluent différemment. Les changements en URSS voient un apaisement de la Guerre froide avant que le mur de Berlin et le système socialiste lui-même s'effondrent. La rivalité des blocs finie, un monde nouveau se met en place non sans des guerres civiles dans une dizaine d'États et on compte plusieurs interventions internationales au nom de la paix. Le monde devient multilatéral, avec le nouveau siècle, il faut faire avec la nouvelle Chine communiste, l'affirmation de l'Inde, un Moyen-Orient aux multiples questions (Israël-Palestine, Irak, Iran, Islamisme) et le retour de la Russie avec Vladimir Poutine.

Économiquement, on peut dire qu'il reste des traces de la crise des années soixante-dix. Aux États-Unis, passée la dynamique du libéralisme reaganien, chaque moment de reprise entraîne une surchauffe qui se termine en crise plus ou moins forte (1987, 2000, 2008). Néanmoins, des éléments ont changé. Le premier est lié au retour du libre-échange, cassé par la Grande dépression, il a retrouvé sous l'égide américaine son intérêt avec l'Asie développée et l'Europe de l'Ouest (qui engage avec la CEE son propre système d'intégration économique).

Le GATT de 1947 deviendra l'OMC de 1994. L'ère du libre-échange ouvre des perspectives démultipliées pour l'industrie maritime. La liberté d'investissements et les facilités douanières permettent aux multinationales de profiter à fond des différences de coûts du travail et commence, dans les années 70-80, le grand phénomène des délocalisations. La production de biens manufacturés dans les pays à bas coûts sociaux trouve un outil formidable avec la conteneurisation. Quoi de mieux pour rapatrier vers l'Occident tous ces produits de consommation ainsi que les merveilles de la technologie japonaise. À partir des années 90, les volumes

conteneurisés croissent très rapidement et en trois décennies les porte-conteneurs quadruplent de tailles.

Un événement change tout avec l'adhésion de la Chine à l'OMC. En quelques années, le géant démographique devient géant économique. Au-delà c'est toute l'Asie Pacifique qui est engagée dans ce mouvement. Afrique, Brésil, Australie, Canada, Pays du Golfe deviennent eux des super ex-producteurs de matières premières. Bien des pays entrent dans l'émergence économique et avec elle des besoins importants. La globalisation ce n'est pas seulement des marchandises en plus grand nombre vers l'Europe et les États-Unis, c'est un monde nouveau avec des échanges de conteneurs et matières premières dans tous les sens et dans un monde plus intégré (OMC, UE, ALENA, Mercosur, ASEAN).

En 1995, la Chine ne pesait que 3% des exportations mondiales, en 2020 c'était 20%. Le *Made in China* via les conteneurs a envahi le monde. Le pays aspire aussi à des matières premières (soja, fer, charbon, nickel, bauxite, pétrole, gaz, charbon) à un niveau jamais vu. La Chine maîtrise en grande partie ses échanges avec la croissance de Cosco et China Merchants. Enfin, les Nouvelles routes de la Soie sont un concept politico-économique de construction d'infrastructures dont des ports au gré des intérêts partagés avec des pays du Sud.

C'est un temps béni pour le transport maritime qui arrive progressivement à 12 Mds de tonnes. Bien sûr la crise économique de 2008 et le ralentissement européen de 2011 ont démontré que la croissance mondiale a ses limites. Trop transférer d'emplois vers les pays émergents a un prix en Occident qui, dans un cadre démocratique, nourrit le populisme qui conteste, à droite ou à gauche, le libre-échange. La première victoire de D. Trump, le Brexit et le succès des populistes posaient déjà des questions. Le monde n'aurait pas changé dans la dernière partie du XX^e siècle sans le progrès de l'informatique. Avec lui, c'est la numérisation des actions physiques, la digitalisation des tâches humaines et des communications, la dématérialisation des documents, le monitoring des machines. Au-delà de la transformation de la société, c'est surtout des gains de productivité et des solutions technologiques démultipliées. Les nouvelles technologies ont permis de revigorer les économies industrielles et finalement de conserver les principes dynamiques de la société de consommation. Ainsi, à l'hyper échange que traduisent le maritime et l'aviation s'ajoute l'hyper connectivité de l'internet (via les câbles sous-marins) dans l'hyper consommation énergétique.

Tout serait parfait sans les conséquences du développement humain du début du XXI^e siècle que sont les changements climatiques. La consommation des hydrocarbures émet des gaz à effet de serre qui provoquent le réchauffement climatique. Si l'Europe réduit son impact, le développement du reste du monde efface les progrès. Le monde doit changer mais le peut-il ? Dans

l'immédiat, il a décidé de s'attaquer aux effets du transport maritime qui pourtant ne représente que 3% des émissions au point d'envisager sa décarbonation totale vers 2050. Ainsi, 60 000 navires de commerce qui font tourner le monde devront se verdier rapidement.

L'industrie maritime a elle aussi changé, tout est plus gros. Les navires ont tous connu une course au gigantisme qui ne bute que sur des contraintes d'infrastructures. Les ports à conteneurs en eau profonde sont de plus en plus grands dans tous les pays du monde. Les canaux de Suez et de Panama sont reformatés. Les groupes maritimes et les sociétés de manutention se sont consolidés avec peu de pays à la manœuvre (Europe, Japon, Corée, Chine, Taiwan, Singapour) dans un mélange de groupes familiaux et de conglomérats privés et publics. L'industrie maritime au service de l'économie globalisée est solidement tenue.

Est-ce une nouvelle époque ?

Déjà le monde a récemment connu des événements singuliers qui ont bouleversé l'ordre des choses. Le premier est la crise Covid, finalement moins par son impact sanitaire que par ses effets économiques. Le transport maritime a été affecté forcément négativement pour les filières liées aux industries lourdes mais positivement pour celles liées à l'importation des biens de consommation. Pour être honnête, sur le long terme, cela ne restera qu'un épisode surtout curieux de nos auto-confinements.

La guerre de la Russie à l'Ukraine peut-elle être une césure ? Initiée en 2014 par la Crimée, l'agressivité de Moscou envers Kiev s'est traduite par un vrai conflit armé. La conséquence économique provient des sanctions occidentales entraînant une crise du prix des énergies et de l'inflation en Europe. Un phénomène qui touche les États-Unis, mais plutôt par surchauffe liée à la relance de la crise sanitaire. Alors que la Chine doit affronter des problèmes structurels de son hyper développement.

Le Proche-Orient est à nouveau en guerre, le Liban et la Syrie ont été bouleversés, l'Iran sort affaibli et les Houthis du Yémen ont fait comprendre qu'ils étaient riverains d'un passage essentiel des échanges maritimes. Heureusement, on peut contourner l'Afrique et les flottes commerciales attendront des heures plus calmes pour retrouver la route de Suez.

Les questions politiques sont supérieures. La rupture de la Russie et de l'Occident remet une forme de vieux conflit Est-Ouest. Moscou sous tension se tourne alors vers des "alliés" la Chine, l'Inde, le Sud Global. L'idée d'une globalisation alternative est alors émise. En se tournant vers l'Extrême-Orient, la Chine et les USA, intimement liés économiquement, peuvent-ils entrer en conflit autour de Taiwan ? Sans parler de l'incontrôlable Corée du Nord.

Ce monde nouveau resterait multilatéral mais aussi multi conflictuel où chaque État serait animé par sa propre lecture du monde avec ses amitiés et ses rivalités propres. Reste le liant de l'économie globalisée qui nous rend tous

interdépendants par l'économie des échanges. Déjà la Russie a montré que la politique pouvait triompher de la logique économique. Surtout, un élément change la donne... la victoire de Donald Trump en novembre 2024. La nouvelle administration républicaine casse, en ses premiers mois d'exercice, deux principes fondamentaux de la stabilité mondiale, le rôle de stabilisateur géopolitique des États-Unis et leur attachement au libre-échange.

Le retour des guerres commerciales de D. Trump était attendu et en cas de forte intensité signifierait la globalisation ralentie, *slowbalisation* dans un contexte d'individualisme des États et de blocs régionaux. Une forme de fragmentation du monde qui ressemble à la fin du XIX^e siècle. Le transport maritime calibré pour l'hyper échange serait alors reformaté, éventuellement plus local avec des relations commerciales proches (*nearshoring*).

Avec la guerre en Ukraine, la notion de "souveraineté économique" est mise en avant, c'est-à-dire le maintien des outils industriels utiles à une nation moderne (énergies, construction navale, technologies...) et qui pèse dans les relations internationales. Le pendant est le "*derisking*", c'est-à-dire l'idée qu'il faut éviter les relations commerciales "à problèmes" (guerres commerciales, sanctions, dégradation politique...).

À cela s'ajoutent deux éléments de contexte comme à chaque époque, la question de l'énergie et le progrès des technologies. La seconde partie du XXI^e siècle devait être le déclin des ressources en hydrocarbures, en raison du réchauffement climatique, ce sera donc leur bannissement. Comment allons-nous produire assez d'électricité pour l'ensemble des activités humaines dont le maritime via les carburants de synthèse ? Nous n'en savons rien mais il en faudra beaucoup. Il faut faire confiance à l'innovation.

Les nouvelles technologies reposaient sur la numérisation et la communication, c'est l'hyper connectivité. Maintenant c'est l'intelligence artificielle qui débarque dans notre civilisation contemporaine. La machine capable de nous assister, de nous dépasser avec en fond d'écran, le "techno-libertarianisme" américain, le retard et la réserve européens et les ambitions chinoises. Le transport maritime et les ports seront confrontés aux "progrès" de l'IA. Il est difficile de jauger sereinement son époque et à vrai dire encore plus les césures marquantes. En cette année 2025 que voit-on ? L'hyper complexité de la géopolitique, des entailles aux hyper échanges, le renforcement de l'hyper connectivité numérique mais avec des interrogations et surtout de vraies questions sur nos moyens d'endiguer les changements de notre planète. Quant au transport maritime, il fera ce qu'il a toujours fait s'adapter sous l'égide d'un capitalisme inventif et d'États soucieux de leur économie bleue.

Paul TOURRET