

CHINE

Adaptation des flux maritimes et importance du passage portuaire

par Madame Anne Gallais-Bouchet

Chargée d'études

Institut supérieur d'études maritimes (ISEMAR)

Sommaire

INTRODUCTION

1. LE TRANSPORT MARITIME AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE : ADAPTATION ET COMPLÉMENTARITÉ DES FLUX MARITIMES

- 1.1. UN MIX FLUX RÉGIONAUX – FLUX MONDIAUX AFIN DE DIVERSIFIER LES APPROVISIONNEMENTS
- 1.2. UNE DIVERSIFICATION QUI DEMEURE DIFFICILE À RÉALISER

2. PASSAGE PORTUAIRE ET CHAÎNE LOGISTIQUE GLOBALE : DES DÉTERMINANTS DE LA COMPÉTITIVITÉ DES FLUX

- 2.1. LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES CHINOISES :
ENCORE DU CHEMIN À PARCOURIR
- 2.2. L'IMPACT DES PROCÉDURES PORTUAIRES ET DE LA LOGISTIQUE MARITIME

3. CONCLUSION

PRINCIPALES RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Liste des illustrations

TABLEAU 1

CHINE : PRINCIPALES CULTURES CÉRÉALIÈRES ET OLÉAGINEUSES, CAMPAGNE 2013 / 2014

TABLEAU 2

CHINE : ORIGINE DES IMPORTATIONS DE PRODUITS AGRO-ALIMENTAIRES EN 2012

CARTE 1

CHINE : TOUS LES PORTS CÔTIERS PEUVENT TRAITER
DES FLUX IMPORT / EXPORT DE VRACS SECS AGRICOLES, DE CONTENEURS ET DE CHIMIQUERS

Carte 1
Chine : tous les ports côtiers peuvent traiter des flux import / export de vracs secs agricoles, de conteneurs et de chimiquiers



© Le Déméter. Réalisation : Cyrille Süss Cartographe. www.cscarto.com - Juillet 2015.

INTRODUCTION

La Chine doit nourrir plus de 20 % de la population mondiale alors qu'elle dispose de moins de 10 % des terres arables de la planète. C'est dire toute l'importance de la politique agricole chinoise aussi bien que des échanges de produits agro-alimentaires, qu'il s'agisse de céréales, d'oléagineux ou de denrées alimentaires. De plus, la société chinoise évolue vite et profondément depuis plusieurs décennies : la demande alimentaire change, marquée par la hausse de la consommation par tête et des modifications structurelles.

De fait, la capacité agricole du pays est contrainte par ces réalités sociétales, démographiques et économiques :

- ◆ La Chine connaît une pénurie de terres cultivables résultant de l'érosion, des pollutions et de l'urbanisation croissantes. La hausse des rendements – maintenant proches des bons rendements européens – et une meilleure intensification de l'utilisation des terres arables contrebalancent en partie ces obstacles, mais cela ne suffit pas. Tous ces facteurs ont un rôle prégnant sur la politique agricole et renforcent la pression sur le secteur agricole dans sa totalité.
- ◆ Cette situation impacte inévitablement les flux agricoles et alimentaires – à l'importation comme à l'exportation – et explique l'explosion et la diversification des importations chinoises.
- ◆ Dans ce contexte de déficit agricole et pour tenter de limiter les effets néfastes des fluctuations des cours mondiaux, la Chine a compris qu'elle devait limiter ses importations. Aujourd'hui, le pays connaît certes une forme de dépendance alimentaire, mais parce qu'il a – pour le moment – choisi de viser la sécurité. En espérant atteindre 85 % d'auto-suffisance alimentaire en 2020, il met en

place des mécanismes lui permettant de garantir sa sécurité.

Concrètement, cet état des lieux conduit à confirmer le rôle moteur majeur de la Chine dans les échanges agricoles internationaux. L'augmentation de la consommation de viandes (qui entraîne la croissance de la demande de produits d'alimentation animale), mais aussi d'huile végétale stimule les importations, de même que le développement progressif de l'utilisation industrielle des grains. Presque tous les produits agricoles et tous les flux sont donc impactés.

En tonnage, les exportations agricoles chinoises sont minoritaires comparées aux importations. Elles concernent des produits à haute valeur (fruits, légumes, fleurs, fruits de mer, peaux) et confirment la montée en gamme des productions. Mais la Chine est avant tout un gros pays importateur, en lien avec les arbitrages effectués en matière de productions agricoles (*Tableau 1*). Le riz est ainsi préféré au blé et le maïs au soja. Or, la production de soja baisse alors même que les besoins pour l'alimentation animale, mais aussi humaine s'accroissent : il n'est donc pas étonnant que les importations, en particulier de graines, augmentent. Mais la Chine a sciemment fait le choix d'importer du soja, meilleur marché, pour produire davantage de maïs. De même, le pays importe de plus en plus de lait ¹ (85 000 tonnes en 2011, à 95 % concentré ou en poudre) et de viandes : malgré une importante capacité de production de viande de bœuf, les importations augmentent de près de 30 % par an depuis une dizaine d'années (800 000 tonnes en 2013, à 97 % du bœuf surgelé).

Dans ce cadre, la sécurité alimentaire – objectif-clé de la politique agricole chinoise – repose sur quatre facteurs essentiels :

- ◆ La disponibilité des produits, c'est-à-dire la sécurité des approvisionnements

¹ - En 2008, le scandale de santé publique de la mélanine dans le lait produit en Chine a largement contribué à faire exploser les importations.

Tableau 1
Chine : principales cultures céréalières et oléagineuses, campagne 2013 / 2014

Millions de tonnes	Blé	Maïs	Orge	Sorgho	Riz	Soja (grains)	Huile de palme
Production	121,9	218,5	1,5	2,7	142,5	12,2	-
Importations	5	4,3	4,9	4,1	4,2	70,3	5,5
Consommation	121,5	212	6,3	6,8	146,3	52,5	5,7
Exportations	-	-	-	-	0,4	0	0
Stocks	60,3	77,3	-	0,37	46,8	14,4	0,26
Stocks N – 1	54	67,6	-	0,32	46,8	12,3	0,21

Source : USDA

- ◆ La sécurité qualitative en termes sanitaires
- ◆ La stabilité des prix et des marchés, compte tenu des enjeux politiques ou météorologiques et des jeux d'acteurs
- ◆ La garantie de l'accès aux infrastructures portuaires et terrestres.

Les flux maritimes, en adaptation permanente vis-à-vis de la demande, et la fiabilité de la logistique portuaire impactent donc indéniablement l'efficacité de la sécurité alimentaire nationale.

1. LE TRANSPORT MARITIME AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE : ADAPTATION ET COMPLÉMENTARITÉ DES FLUX MARITIMES

1.1. Un mix flux régionaux – flux mondiaux afin de diversifier les approvisionnements

Le volume des importations chinoises, tous types de productions agricoles confondus, est tel qu'il a créé de réelles situations de dépendance entre la Chine et certains pays comme le Brésil, les États-Unis ou l'Australie et la Nouvelle-Zélande (Tableau 2). La diversification des approvisionnements constitue donc un enjeu majeur pour le gouvernement, même si elle est difficile à réaliser en raison du faible nombre de pays exportateurs. Ces dépendances sont risquées non seulement pour la Chine, mais aussi pour les pays fournisseurs dont la Chine constitue parfois le client

ultra-majoritaire : en soja, par exemple, 75 % des exportations brésiliennes et 60 % des exportations américaines partent en Chine.

Les flux agricoles destinés à la Chine connaissent deux échelles : l'une, mondiale et l'autre, régionale. En volume, les trafics Europe – Asie sont faibles, alors que les flux régionaux intra-asiatiques et Océanie – Asie sont importants et les flux Amérique du Nord et du Sud – Asie très importants.

- ◆ En maïs, les États-Unis sont le principal fournisseur de la Chine. L'Argentine et l'Ukraine sont, depuis 2012, sur la liste des fournisseurs approuvés et pourraient devenir fournisseurs officiels si la Chine décidait de diversifier davantage ses approvisionnements. En attendant, la situation a évolué comme suit : les importations de maïs en Chine provenaient à 92 % des États-Unis en 2006, à 99 % en 2012 et à 91 % en 2013. Mais, en 2014, la donne a changé drastiquement avec 60 % provenant des États-Unis, 26 % d'Ukraine (contre 3 % en 2013) et 14 % d'origines diverses. Les points d'entrée du maïs sur le territoire chinois sont les ports chinois à 99 % et Hongkong à moins de 1 %.
- ◆ En blé, les importations étaient devenues quasi inexistantes dans les années deux mille car la Chine a presque atteint l'auto-suffisance. Mais, en 2012, la hausse des cours du maïs a incité producteurs et autorités à arbitrer en faveur de celui-ci, relançant par là même des importations de blé. Toutefois, le gouvernement a décidé, pour 2013, de fixer un prix soutien afin de préserver la production nationale. L'Australie est le premier pays fournisseur

Tableau 2
Chine : origine des importations de produits agro-alimentaires en 2012

Importations chinoises	Provenance (en valeur)	Flux maritimes majoritaires
Blés	Australie (60 %), États-Unis (21 %), Canada (14 %)	Régionaux & océaniques
Orge	Australie (80 %), Canada (15 %)	Océaniques
Avoine	Australie (99 %)	Régionaux
Maïs	États-Unis (98 %)	Océaniques
Sorgho	Australie (100 %)	Régionaux
Soja (<i>grains</i>)	États-Unis (45 %), Brésil (40 %)	Océaniques
Fruits	États-Unis (40 %), Afrique du Sud (10 %), Australie (9 %), Nouvelle-Zélande (5 %)	Régionaux & océaniques
Lait concentré & en poudre	Nouvelle-Zélande (58 %), Australie (5 %), États-Unis (3 %)	Régionaux
Viande de bœuf	Brésil (35 %), États-Unis (23 %), Australie (15 %), Canada (8 %), Nouvelle-Zélande (5 %)	Régionaux & océaniques

Source : www.chinaag.org

devant les États-Unis et le Canada. Leurs parts de marché ont évolué : 69 % en 2012 pour l'Australie contre 51 % en 2011 et en 2006 ; 16 % en 2012 pour les États-Unis contre 35 % en 2011 et 33 % en 2006 ; 9 % en 2012 pour le Canada contre 14 % en 2011 et 16 % en 2006. Les points d'entrée sont à 99 % les ports chinois.

- ◆ En riz, la Thaïlande est restée premier pays fournisseur de 2006 à 2011 (de 95 % à 61 % des importations totales), devant le Vietnam (de 4 % à 36 %). À partir de 2012, le Vietnam est devenu premier fournisseur (67 %), la Thaïlande chutant à 11 % et 22 % ayant d'autres origines. Le Laos, l'Australie et le Pakistan sont des exportateurs secondaires, mais présents.
- ◆ En orge et malt torréfié, les échanges témoignent de l'augmentation du pouvoir d'achat et du changement des comportements alimentaires (bière). Entre 2007 et 2014, la consommation d'orge a bondi et les importations ont immédiatement suivi, passant de 0,9 Mt en 2007 à presque 5 Mt. L'Australie reste le premier fournisseur, assurant entre 50 et plus de 80 % des volumes importés, devançant le Canada. Le malt torréfié vient en complément de l'orge : la Belgique assure 50 à 75 % des importations.
- ◆ En soja, la Chine a décidé de sacrifier sa production extensive peu productive afin de sécuriser son approvisionnement en céréales de base (riz, blé, maïs). Ce choix politique a plusieurs inconvénients : des liens très (trop ?) forts entre Chine, États-Unis et Brésil, ainsi qu'une filière industrielle chinoise de trituration non totalement structurée. Mais le constat s'impose : le soja est de loin, en volume, la graine la plus importée et le pays est premier importateur mondial. Il privilégie désormais les achats de graines entières qui sont triturées dans les usines chinoises, les tourteaux étant destinés à l'alimentation animale et l'huile à l'alimentation humaine. La provenance des importations reste constante : États-Unis et Brésil se partagent, selon les années, la première et la deuxième place devant l'Argentine, le reliquat provenant du Paraguay et du Canada. La part de marché des États-Unis a néanmoins augmenté : elle a atteint 50 % des importations totales en 2012 (soit 16,5 Mt) contre 39 % en 2011 (20,6 Mt) et 35 % en 2011 (9,9 Mt) alors que celle du Brésil a régressé à 37 % en 2012 (22,2 Mt) contre 42 % en 2011 (22,2 Mt) et 41 % en 2006 (11,6 Mt) et celle de l'Argentine a chuté de 10 % en 2012 (4,2 Mt) contre 15 % en 2011 (7,8 Mt) et 22 % en 2006 (6,2 Mt). Les liens entre la Chine et les États-Unis

sont anciens : l'association des producteurs américains de soja (ASA) dispose d'un bureau à Pékin depuis 1982 et les deux pays ont signé un accord tarifaire relatif au soja en 2001.

- ◆ Les importations d'huile de palme restent relativement constantes depuis 2007, oscillant entre 5 et 6,5 Mt. Les flux sont régionaux, la Malaisie assurant environ 65 % des importations chinoises et l'Indonésie environ 35 %. 98 % des achats concernent de l'huile raffinée.
- ◆ Le lait est surtout importé concentré ou en poudre. Les importations sont en hausse continue depuis 2009, dépassant désormais les 500 000 tonnes contre 200 000 il y a dix ans. La Nouvelle-Zélande est le premier pays fournisseur (60 à 70 % du marché) devant les Pays-Bas (10 %) et l'Australie (5 %). Les échanges se font par conteneurs et les points d'entrée sont à 75 % les ports chinois, à 22 % Hongkong et à 2 % Macao.
- ◆ Les importations de viande sont régulières sur l'année et s'effectuent par conteneurs réfrigérés : 97 % du bœuf importé sont surgelés. Les points d'entrée sont Hongkong à 82 %, Macao à 2 % et la République de Chine à 16 %. Le Brésil assure plus de 40 % des importations, les États-Unis 20 à 25 % et le Canada et l'Australie 10 % chacun. La production ovine ne suit pas la consommation et la Chine constitue le premier marché d'exportation pour la viande ovine néo-zélandaise, devant l'Irlande et la Grande Bretagne.

1.2. Une diversification qui demeure difficile à réaliser

Malgré ses efforts de diversification, la Chine est, en matière de produits agricoles, ancrée dans des liens très forts avec les États-Unis et l'Amérique du Sud. Les flux États-Unis – Chine sont particulièrement volumineux car boostés par les importations de maïs et de soja. La demande est en hausse quasi constante depuis de nombreuses années. Les Chinois ont également dû importer du blé américain lors de l'embargo russe de 2011 / 2012. Et les prévisions du ministère américain de l'Agriculture (USDA) sont optimistes pour les exportations américaines, en particulier de maïs et soja, pour la décennie à venir. En 2011, la Chine a dépassé le Canada comme premier importateur de produits agricoles américains. Les expéditions se font au départ des ports du golfe du Mexique (le complexe portuaire de South Louisiana est incontournable) aussi bien que de la côte ouest :

- ◆ Kalama dans l'État de Washington.
- ◆ Portland dans l'Oregon : en 2011, le port a expédié près de 7 Mt de grains dont 8 % vers la Chine (27 % vers le Japon, 17 % vers la Corée, 14 % vers les Philippines et 7 % vers Taïwan), alors que la Chine y exportait environ 12 000 tonnes de produits agricoles.
- ◆ Le port de Tacoma a exporté environ 4 Mt de grains en 2011 dont 19 % vers la Chine (33 % vers la Corée, 27 % vers le Japon et 12 % vers Taïwan) alors que la Chine y exportait environ 50 000 t de produits agricoles.

Le volume des exportations agricoles du Brésil vers la Chine explose : le Brésil est en train de ravir leur première place aux États-Unis sur les flux de soja en grains (notamment au départ de Santos) et il est leader pour les flux de bœuf. Le sucre tient également une bonne place dans les exportations brésiliennes vers l'Asie.

L'activité des grandes entreprises agricoles (ADM, Bunge, Cargill, Dreyfus, etc.) sur les terminaux portuaires brésiliens et américains favorise ces échanges commerciaux ². Les flux via l'océan Pacifique dominant, même pour des départs de ports situés sur l'océan Atlantique. Il s'agit en général de navires de type *panamax* transportant des cargaisons de 55 à 60 000 tonnes de grains. Les taux de fret au vrac sont assez volatiles et, dans le même temps, les navires peuvent mettre du temps à se repositionner. Les taux pour les grains sont en compétition avec d'autres marchandises : charbon, minerais, fer, ciment, engrais, sucre, sel, produits forestiers. En 2007 et début 2008, la croissance des échanges mondiaux a accru la concurrence sur les taux de fret entre matières premières en vrac et les a fait flamber. Certains chargeurs de produits agricoles, dont les grains, ont alors décidé de recourir au conteneur qui, de plus, protège bien la marchandise. Depuis, l'intérêt pour les vracs en conteneurs est retombé à cause de la crise économique.

Au niveau régional, l'Australie domine économiquement les échanges avec la Chine. En 2013, la valeur des importations agricoles chinoises en provenance d'Australie était 6,6 fois plus élevée que celle des exportations agricoles chinoises vers l'Australie (9,2 milliards de dollars contre 1,4). La Chine exporte en Australie des crustacés, des confiseries, de la boulangerie et des articles en bois, alors que l'Australie lui envoie notamment de l'orge, de l'avoine,

du blé et du sorgho, mais aussi des fruits, du lait et de la viande : les volumes de ces derniers étant plus faibles, ils nécessitent des navires plus petits (*hand-size* pour les céréales en vrac) ou des porte-conteneurs. Généralement, les marchés dits régionaux recourent à des navires plus petits, issus du repositionnement, après la mise en service de navires neufs plus grands ³.

Qu'ils soient mondiaux ou régionaux, les flux sont dans l'ensemble bien ancrés et, même si la diversification des approvisionnements est une réalité, elle ne change pas drastiquement cette donne géographique, surtout pour les flux les plus volumineux (grains exportés des États-Unis ou du Brésil). Par contre, de nouveaux flux pourraient apparaître, notamment en raison des investissements directs à l'étranger sur les terres agricoles (*land grabbing*) réalisés ces dernières années par le gouvernement chinois afin de garantir ses approvisionnements. Depuis le début des années deux mille, la Chine a en effet investi par le biais de prêts financiers à des pays producteurs en difficulté, comme en témoigne le prêt accordé à l'Ukraine pour rénover son système d'irrigation. Mais elle a aussi acheté ou loué des terres arables dans des pays étrangers, notamment en Afrique. Les surfaces divergent très largement selon les sources : 9 à 10 millions d'hectares parfois annoncés dans la presse et 3 à 5 millions confirmés pour du *land grabbing* sous intérêts publics et privés. Quoiqu'il en soit, les productions récoltées sur ces terres devraient approvisionner le marché chinois et donc créer de nouveaux flux, la plupart maritimes, à destination de la Chine, au départ des Philippines, d'Afrique et d'Amérique du Sud.

Les échanges commerciaux entre la Chine et la Russie sont minimes (exportations russes de bois et de fruits de mer et exportations chinoises de fruits) et surtout terrestres. La Chine envisagerait d'investir en Ukraine et au Kazakhstan pour diversifier et sécuriser ses approvisionnements de grains : elle serait ainsi en pourparlers pour louer 100 000 hectares en Ukraine. En conclusion de cette première partie de notre article, il est clair que les flux maritimes – et leur efficacité – contribuent largement à atteindre l'objectif de sécurité alimentaire ambitionné par le gouvernement chinois. Mais, comme nous allons le voir, l'ensemble des infrastructures et procédures portuaires y participent aussi grandement.

2 - Sur ce sujet, cf. dans ce dossier l'article *Argentine : plus des trois quarts des exportations agricoles passent par les ports Up River Paraná* rédigé par Mme Martine Guibert.

3 - Sur ces questions d'évolution de la flotte, cf. dans ce dossier l'article *Transport des céréales – Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution* rédigé par Monsieur Romuald Lacoste.

2. PASSAGE PORTUAIRE ET CHAÎNE LOGISTIQUE GLOBALE : DES DÉTERMINANTS DE LA COMPÉTITIVITÉ DES FLUX

2.1. La modernisation des infrastructures portuaires chinoises : encore du chemin à parcourir

La croissance économique enregistrée par la Chine depuis les années quatre-vingt a fait peser un poids important sur les ports chinois comme sur toutes les infrastructures de transport, premiers vecteurs des relations commerciales internationales. Durant les années quatre-vingt-dix et deux mille, le pays a donc beaucoup investi dans ses infrastructures routières et ferroviaires afin de connecter l'ensemble du pays (fermes, usines, consommateurs) à ses ports (Carte 1).

Le nombre de ports n'est pas un problème. Par contre, leurs capacités ont dû être largement modernisées pour pouvoir accroître les trafics. En 1995, la Banque mondiale estimait que la Chine allait devoir déboursier 300 milliards de dollars d'ici vingt ans dans ses infrastructures de transport. En fait, près de 500 milliards ont été investis de 1995 à 2000 dans des solutions de manutention des grains (pneumatiques, ascenseurs à grains) pour faciliter les importations. Selon les estimations, les capacités portuaires sont passées de 217 millions de tonnes en 1980 à 744 Mt en 1994, puis près de 1 milliard de tonnes en 2000 et près de 2 en 2010.

Le choix d'un port dépend de nombreux facteurs tels les accès nautiques, les capacités d'accueil des navires (*panamax*) et de traitement de la marchandise, mais aussi les capacités de stockage (en volumes et dans de bonnes conditions) et les moyens de post-acheminement terrestre (route, fer, fleuve). En Chine comme dans les autres grands pays émergents (Brésil, Russie, Inde, etc.), des superstructures de stockage et des infrastructures de qualité constituent des éléments déterminants dans le choix d'un port et peuvent, en cas de défaillance, déstructurer toute la chaîne logistique agricole. Malgré des investissements portuaires massifs en Chine, la saturation de certains terminaux reste une épée de Damoclès qui surenchérit le coût du transport et du passage portuaire.

Ce problème n'est pas seulement asiatique. Aux États-Unis, le récent boom du gaz de schiste impacte les pré-acheminements et crée des goulets d'étranglements qui ralentissent les exportations. Ces trafics

monopolisent les approvisionnements ferroviaires et entrent ainsi en concurrence directe avec les vrac agricoles en sortie. Depuis fin 2014, on observe une congestion de terminaux et de nombreux navires en attente de chargement.

Les nombreux ports chinois ont su développer tous les types de trafics, se classant progressivement parmi les plus grands ports mondiaux. Dans l'ensemble, tous les ports côtiers sont capables de traiter des flux (import et export) de vrac secs agricoles et de conteneurs (lait et viande), mais aussi d'accueillir des chimiquiers (trafics des huiles). Cela n'empêche pas d'observer des polarisations intéressantes : les ports du nord, du centre et du sud (Carte 1) ont leurs têtes de file pour les importations de céréales, mais les trafics de cabotage côtier sont nombreux :

- ◆ Au nord, le port d'État de Dalian est équipé pour le déchargement, le stockage et le transbordement de maïs, soja, orge et blé sur cinq terminaux d'une capacité totale annuelle de 8 Mt. Depuis 2012, Dalian est un port de transbordement des grains très compétitif en Chine du nord. Il existe d'importants trafics de cabotage entre Dalian, Jinzhou et Guangzhou par *handysize* de 20 à 30 000 tonnes. Tianjin est l'autre principal vecteur d'import / export des céréales dans le nord de la Chine. En 2004, le port a beaucoup investi pour mettre aux normes et améliorer les rendements de ses moyens de manutention et de stockage des grains ⁴.
- ◆ En position plus centrale, Ningbo est un port diversifié dans l'ensemble des vracs. C'est un haut lieu de départ de trafics de cabotage, tant vers le nord que le sud du pays.
- ◆ Au sud, le port de Chiwan est situé dans la province de Guangdong, mais placé sous administration de l'autorité du port de Shenzhen. En 2011 et 2012, il était le premier port d'importation de maïs en Chine (réalisant respectivement 17 % et 21 % des importations), mais ce pourcentage est tombé à 6 % en 2013 et 3 % en 2014 suite au rejet des cargaisons contenant le maïs américain MIR 162 transgénique. Des trafics réguliers de cabotage sont réalisés entre Yingkou et Shenzhen (Chiwan) par navires de 40 à 50 000 t. Les ports de Xinsha et de Yangjiang sont les deux autres ports majeurs d'importation en Chine du sud. Tous les deux sont sous tutelle de la province de Guangdong. En mars 2015, le port de Yangjiang a annoncé l'extension de ses capacités d'accueil, de manutention

4 - Tianjin est le port chinois ébranlé par une série d'explosions ayant fait des dizaines de morts le mercredi 12 août 2015.

et de stockage de produits agricoles en prévision de la croissance des importations.

2.2. L'impact des procédures portuaires et de la logistique maritime

Les scandales sanitaires et l'émergence d'une demande alimentaire centrée sur la sécurité et la qualité imposent à la Chine la mise en place de standards et de systèmes de traçabilité.

Dans le cadre de ses importations de céréales, le pays procède sans surprise à des inspections et des contrôles phytosanitaires. Depuis l'automne 2012, Chine et États-Unis ont mis en place un double système de contrôle sur les grains sortant des États-Unis (inspecteurs de l'USDA) et entrant sur le territoire chinois (inspecteurs de l'AQSIQ, le Bureau national chinois des inspections et mises sous quarantaine). Ce programme a pour objectif la connaissance mutuelle des pratiques en vue d'une standardisation des bonnes pratiques et, au final, le renforcement de la confiance chinoise dans les contrôles qualité et sécurité réalisés par les inspecteurs américains lors de la sortie des grains de leur territoire par voie maritime. Concrètement, des échanges et des visites de terrain d'officiels et d'inspecteurs ont été – et sont encore – régulièrement organisés. Les procédures de contrôles, les méthodes d'échantillonnage et les analyses sont comparées de part et d'autre du Pacifique dans le but d'une harmonisation finale aux standards chinois. Du point de vue chinois, au regard des volumes importés des États-Unis, c'est le moyen de sécuriser à la fois la fluidité de la *supply chain* (export, transport, import, phase industrielle), mais aussi la chaîne alimentaire car, dans le cas du soja, les alimentations animale et humaine sont concernées. Malgré ces démarches, les risques de litiges subsistent. En 2013 / 2014, la Chine a refusé le déchargement d'un maïs transgénique américain qu'elle n'avait pas officiellement approuvé. Bien que la large production mondiale de maïs et de soja transgéniques ne soit un secret pour personne ⁵, les autorités chinoises

auraient « découvert » des traces d'organismes génétiquement modifiés n'ayant pas préalablement reçu l'approbation du ministère chinois de l'Agriculture. Résultat : une douzaine de cargaisons de maïs en provenance des États-Unis a été rejetée par la Chine. La raison principale et « officielle » concerne le différentiel relatif au maïs transgénique américain (souche MIR 162). Celui-ci a d'abord été refusé par les agents des douanes du port de Shenzhen à partir de novembre 2013 (60 000 tonnes refusées), puis par ceux du port de Tianjin en mars 2014 (220 000 tonnes) et en juin 2014 (1,25 Mt). Fondés de prime abord sur le caractère transgénique des grains, ces refus ont en fait d'autres causes : notamment la volonté de réduire la « dépendance » du pays aux grains nord-américains et de diversifier les approvisionnements, la Chine ayant sciemment fait le choix, depuis plusieurs années, d'importer ces souches plutôt que de les cultiver.

En termes de chaîne logistique, le transport du soja au départ de l'Amérique du Sud souffre de délais d'attente parfois longs avant le chargement, en raison de fréquents problèmes d'acheminement au Brésil, puis d'attente au port. Ces délais – trois ou quatre fois plus longs que pour du charbon où les circuits logistiques sont bien rodés – augmentent le coût des expéditions Brésil – Chine. Ils laissent aussi le temps au client chinois de se rétracter selon l'évolution de ses besoins. Les annulations de commandes sont même de plus en plus fréquentes sur un marché très volatil en fonction du coût de la matière première, mais aussi de l'évolution rapide des taux de fret. En 2014, les importateurs chinois ont ainsi annulé des commandes parfois au dernier moment, si bien que les courtiers et les groupes de négoce comme *Cargill*, *Noble* ou *Dreyfus* ont dû réorienter des navires de soja déjà chargés au Brésil ou aux États-Unis vers d'autres clients comme l'Égypte ou l'Afrique du Sud. Mais ce repositionnement de marchandises et de navires sur des circuits moins rémunérateurs comme les *trade* Atlantique engendre des pertes commerciales pour l'exportateur et l'armateur alors que ceux-ci sont déjà, dans le secteur agricole plus qu'ailleurs, tributaires de la conjonction négative d'un ensemble varié de critères : météo, cours de la marchandise, taux de fret, délais de transport, etc.

Il faut noter que ces annulations de commandes par les industriels chinois de la trituration résultent de la récente baisse de la demande nationale en viandes. Mais elles prouvent aussi à quel point la position dominante de la Chine sur les marchés agricoles mondiaux – en volume comme en valeur – rend ceux-ci très vulnérables. Les choix chinois ont indu-

5 - NDLR – De 1996 à 2014, la superficie cumulée de plantes génétiquement modifiées (PGM) sur la planète a dépassé 1,44 milliard d'hectares. En 2014 (dix-neuvième année de commercialisation), elle a atteint le chiffre record de 181,5 millions d'hectares (près de + 4 % par rapport à 2013), dont 96 Mha dans les pays en développement et 85 Mha dans les pays industrialisés. Environ 18 millions d'agriculteurs les ont cultivées, dont 90 % exploitant de petites fermes dans des pays en voie de développement. Toujours en 2014, vingt-huit États autorisaient la culture des PGM, le dernier en date étant le Bangladesh. Six pays concentraient plus de 92 % des surfaces : États-Unis (73,1 Mha), Brésil (42,2 Mha), Argentine (24,3 Mha), Inde (11,6 Mha), Canada (11,6 Mha) et Chine (3,9 Mha). Les principales cultures de PGM sont le soja, le maïs, le coton et le canola ou colza de printemps. (Source : www.ogm.org d'après www.isaaa.org).

bitablement des répercussions sur les flux maritimes, donc sur les opérateurs du négoce et des transports, et impliquent des adaptations et des recompositions fréquentes.

CONCLUSION

La Chine privilégie avant tout le choix de la sécurité alimentaire. Pour y parvenir, elle dispose de plusieurs options :

- ◆ La première consiste à abandonner partiellement son objectif d'auto-suffisance alimentaire pour se concentrer sur les productions à haute valeur (fruits, légumes) et, par là même, rester durablement dépendante en termes d'approvisionnements de base.

- ◆ La deuxième consiste à maintenir le système actuel de multi-cultures céréalières grâce à des mesures protectionnistes concernant les prix, mais aussi d'autres formes d'aides publiques au secteur agricole.

- ◆ La troisième consiste à mettre en place une sécurisation alimentaire *décentralisée* via des investissements directs à l'étranger dans l'agriculture et des accords de coopération.

Aujourd'hui, le pays ne semble pas avoir totalement arbitré entre toutes ces options. Pourtant, les flux internationaux, au premier rang desquels tous les flux maritimes, vont largement en dépendre. Les répercussions sur les pays, qu'ils soient puissances agricoles ou pays dépendants, seront inévitables.

Principales références bibliographiques

- Autorités portuaires.
- Brautigam D, ZhANG H, Greendreams : Myth and reality in China's agricultural investment in Africa, *Third World Quarterly*, vol 34, n°9, décembre 2013, www.thirdworldquarterly.com
- Even M.A., L'agriculture, clé du devenir économique et social chinois, Centre d'Études et de Prospective, Ministère de l'agriculture, Analyse n°24, octobre 2010.
- FranceAgriMer, et spécialement : Trajectoire agricole de la Chine, synthèse n°14, février 2014.
- Jedaoui F, Géopolitique et matières premières : l'enjeu de la sécurisation des ressources à l'aune de la flambée des prix des matières premières de 2008, www.diploweb.com/geopolitique-et-matieres-premieres.html
- Le Marin (collectif), Atlas des enjeux maritimes 2015, InfoMer, décembre 2014.
- Puette L, The MIR 162 Debacle – Implications for États-Unis exporters, novembre 2014, www.chinaag.org
- Puette L, China's Melamine Scandal – Six years later, septembre 2014, www.chinaAg.org
- Schwoob MH, La stratégie de sécurité alimentaire chinoise, 2013, www.centreasia.eu
- Schwoob MH, Sécurité alimentaire et risques de tensions sociales en Chine, Note, septembre 2012, www.centreasia.eu
- www.chinaAg.org
- www.grain.org
- www.tradewindsnews.com
- www.usda.org, Foreign Agricultural Service.