

# TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL DE MARCHANDISES AGRICOLES

## Entre trajectoires géo-historiques et volontés politiques

**par Monsieur Éric Foulquier**

Géographe

Université de Bretagne occidentale,

LETG Géomer – Brest

Unité mixte de recherche Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique

(UMR 6554 LETG)

Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Analyser la question du transport maritime de produits agricoles implique d'abord de poser le constat de la pluralité de conditions de circulation de ces marchandises. Cette pluralité met en scène différents types de navires et d'infrastructures portuaires et il faut passer par le filtre de cette diversité de conditionnement et de modes d'acheminement pour accéder aux réalités statistiques et logistiques de ces transports.

Selon le dernier rapport sur le transport maritime mondial <sup>1</sup> publié par la *Commission des Nations unies sur le commerce et le développement* (CNUCED), le commerce maritime mondial total a atteint près de 9,6 milliards de tonnes en 2013 contre 3,7 en 1980 (*Graphique 1*). Dans ce cadre :

- ◆ 30 % des échanges par voie de mer concernent des produits pétroliers
- ◆ 70 % correspondent à un ensemble hétéroclite de trafics dits « secs » ou « *dry cargo* » répartis en trois catégories : les marchandises en vrac, chargées directement, sans conditionnement, dans les cales des navires, les marchandises ne circulant ni en vrac, ni en conteneurs (*breakbulk*) et, enfin, les conteneurs (*Graphique 2*).

La première catégorie, celle des marchandises en vrac, se divise en deux sous-ensembles :

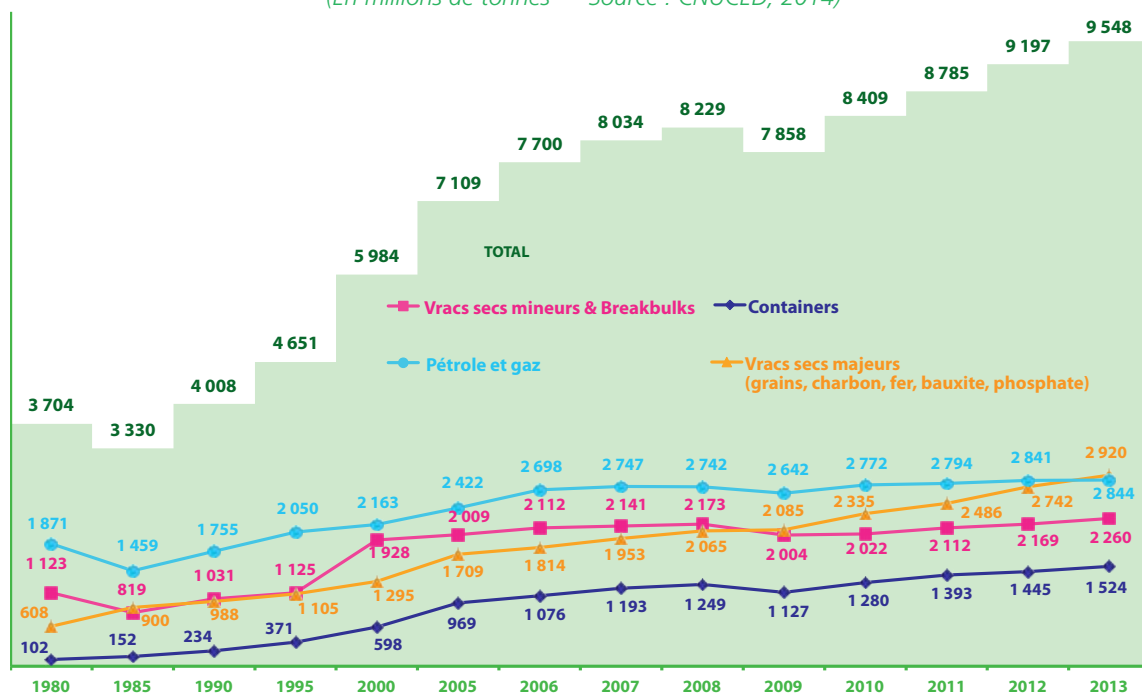
- ◆ Les cinq vracs dits « *majeurs* » sont d'origine agricole (grains), mais surtout minière (charbon, fer, bauxite, phosphate). En 2013, ils ont représenté un flux de 2,9 milliards de tonnes : soit 44 % de l'ensemble des marchandises sèches et 30 % du commerce maritime total <sup>2</sup>. Les grains rassemblent les céréales – au premier rang desquelles le blé – et les oléagineux : ils engendrent un trafic total de 384 millions de tonnes (Mt), soit 13 % des vracs majeurs.
- ◆ Les vracs dits « *mineurs* » pèsent 1,4 milliard de tonnes et s'organisent en six familles de produits : les divers vracs agricoles et fertilisants (300 Mt) ; les produits forestiers (200 Mt) ; le fer et l'acier (426 Mt) ; les autres minerais, comme le nickel, le cuivre, le manganèse ou le soufre (500 Mt).

Dans ces conditions, il faut donc d'emblée souligner que la plupart des produits agricoles transportés par voie de mer le sont dans des navires vraquiers. Dans l'article intitulé « *Transport des céréales – Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution* » qu'il a rédigé pour ce dossier, le géographe Romuald Lacoste montre d'ailleurs

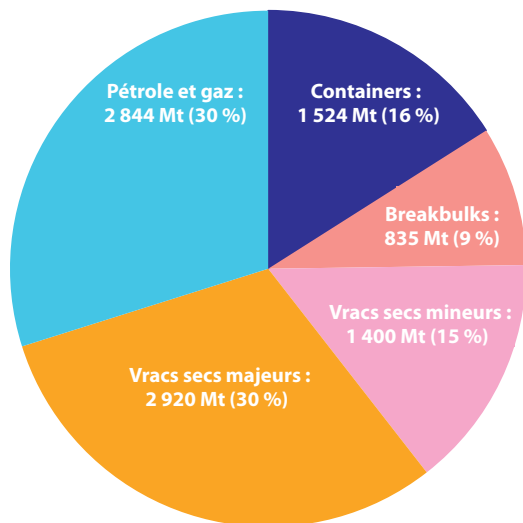
1 - À la date de bouclage de cet article, c'est-à-dire août 2015.

2 - CNUCED, 2014.

**Graphique 1**  
Évolution du commerce maritime mondial total depuis 1980  
(En millions de tonnes – Source : CNUCED, 2014)



**Graphique 2**  
**Répartition du commerce maritime mondial total en 2013**  
 (En millions de tonnes et en % du total  
 Source : CNUCED, 2014)



que « les échanges maritimes de céréales sont essentiellement réalisés par des navires vraciers affrétés à la demande, pour un ou plusieurs voyages » et que ce système « est particulièrement bien adapté au rythme incertain de la production en termes de quantités, d'origines comme de destinations ». En détaillant le panorama des transports maritimes de céréales, il met en exergue l'évolution du transport aux travers de trois thèmes : le navire comme outil de flexibilité, les contrats de transport et la formation des prix, ainsi que les offres de transport alternatives basées sur la conteneurisation.

Parallèlement à ces vracs, diverses marchandises sont conditionnées en sacs ou en caisses. Elles peuvent être palettisées et constituées en lots. Dans le langage maritime, c'est du *breakbulk*, c'est-à-dire des marchandises ne circulant ni en vrac, ni en conteneurs. Parmi les produits agricoles ainsi transportés se trouvent les bananes, les engrais ensachés, mais aussi les fèves de cacao ou de café. Ce marché pèse 830 Mt par an, mais il souffre de plus en plus de la concurrence du transport en containers. L'article du dossier rédigé par l'auteur de ces lignes, intitulé « *Transport maritime sous régime de froid et mondialisation des circulations des marchandises périssables* » et consacré aux produits périssables naviguant sous régime de froid illustre bien cette transition et pose, en particu-

lier, les principes de concurrence entre les « réseaux conteneurisés » et les « cargos frigorifiques ».

Les flux conteneurisés, eux, représenteraient désormais une circulation mondiale d'1,5 milliard de tonnes de marchandises. Il s'agit d'une estimation car les chiffres en la matière reposent essentiellement sur les quantités déclarées par ceux qui chargent ces marchandises, c'est-à-dire les exportateurs. Et la polémique concernant les écarts (constatés) entre ces quantités déclarées et les poids réellement transportés bat aujourd'hui son plein. Elle est soulevée par les armateurs soucieux d'équilibrer leurs comptes : notamment en termes de consommation de carburant, un poste budgétaire représentant à lui seul près de 60 % des coûts d'exploitation d'un navire. Quoi qu'il en soit, la diversité des marchandises conteneurisées – essentiellement des biens manufacturés – masque la quantité réelle de produits agricoles concernés. Il est difficile d'en savoir plus sur le contenu, en termes de poids comme de volume, des marchandises embarquées en conteneurs à l'échelle mondiale dans la mesure où les statistiques du transport maritime sont établies à partir des trafics portuaires et que ces flux sont comptabilisés selon les modes de conditionnement adoptés. Sachant que

- ◆ le port, pour facturer ses opérations de manutention, comptabilise les marchandises manipulées en vrac à la tonne et les flux conteneurisés à la boîte (levée ou descendue, pleine ou vide)
- ◆ et que les douaniers s'intéressent, eux, en priorité à l'espèce tarifaire des marchandises et non à leur conditionnement (en vrac ou en conteneur),

il faudrait, pour saisir une image fidèle de la nature des biens circulant en conteneurs, soit passer par une exploration fine des activités des manutentionnaires portuaires, commissionnaires de transport et autres transitaires portuaires, soit obtenir accès aux millions de manifestes d'embarquement<sup>3</sup> signés par les capitaines des navires conteneurisés. Dans les ports les plus modernes, l'informatique fournit certes un outil fiable de recensement des flux et ouvre la perspective – dans les années à venir – d'une agrégation mondiale des données. Mais encore faudra-t-il avoir accès à celles-ci car ces activités relèvent désormais très souvent du secteur privé et, donc, du secret commercial, les autorités portuaires se contentant d'un comptage à la tonne et à la boîte pour établir leurs bilans et calculer leur positionnement dans le marché.

3 - Le *manifeste* est le document en possession de la compagnie maritime qui recense l'ensemble des marchandises chargées à bord.

Il n'en demeure pas moins – comme nous le verrons au fil du dossier – que beaucoup de marchandises agricoles sont désormais concernées par le transport conteneurisé. A priori, leur faible valeur à la tonne ne leur autorise pourtant pas la conteneurisation car le coût de celle-ci, ramené au volume ou au poids transporté, en fait un mode de transport assez onéreux. Mais, aujourd'hui, deux paramètres remettent ce principe en cause :

- ◆ La course au gigantisme naval, engagée depuis une vingtaine d'années par les armateurs conteneurisés, participe désormais d'une surcapacité chronique sur certains courants d'échanges – en particulier entre l'Europe et l'Asie – et conduit à faire baisser les taux de fret.
- ◆ À l'instar des autres modes de transport, l'une des grandes problématiques de la circulation maritime conteneurisée réside dans la gestion des retours. Les déséquilibres des termes de l'échange à l'échelle mondiale – où des régions comme l'Amérique latine ou l'Afrique exportent majoritairement, en vrac, des produits agricoles et miniers, alors qu'elles importent surtout des biens manufacturés en conteneurs – engendrent un flux important de retour de boîtes vides. Dans les années deux mille, on estimait ainsi que 70 % des boîtes manipulées par le port de Callao au Pérou ne transportaient... que de l'air. Mais ces trafics de conteneurs vides ne sont pas l'apanage des ports des pays les moins développés. À Rotterdam, les manutentions dites de « repositionnement » avoisineraient les 20 % du trafic conteneurisé. Et les déséquilibres en termes

de nature des échanges existent aussi entre l'Europe et l'Asie. Il existe deux standards de conteneurs, les 20 et les 40 pieds dont les volumes doublent de l'un à l'autre, alors que les charges utiles restent presque les mêmes (*Encadré*). Or, l'Europe charge en « *lourd* » : c'est-à-dire qu'elle expédie principalement en Asie des produits denses, comme des machines-outils, tandis que l'Asie lui expédie des biens plus légers. Résultat : des boîtes de 20 pieds circulent ainsi majoritairement en direction de l'Extrême-Orient alors que, dans l'autre sens, naviguent essentiellement des 40 pieds. Le repositionnement des boîtes vides, quel que soit l'endroit du monde, constitue de fait autant d'opportunités pour des marchandises qui, habituellement, n'auraient pas pu supporter le coût d'un transport conteneurisé payé au tarif plein.

Quels que soient les types de navires et d'infrastructures portuaires utilisés, le transport maritime de biens agricoles a pesé en 2013 un milliard de tonnes <sup>4</sup>, soit environ 10 % du commerce mondial réalisé par voie de mer sur l'année (*Graphique 3*). Et le commerce agricole, tous modes de transport confondus, a atteint la même année 3 200 milliards de dollars, soit 7 % de la valeur des biens échangés dans le monde <sup>5</sup>.

4 - CNUCED, 2014 ; Clarkson 2014 ; Dynamar 2014.  
5 - Organisation mondiale du commerce (OMC).

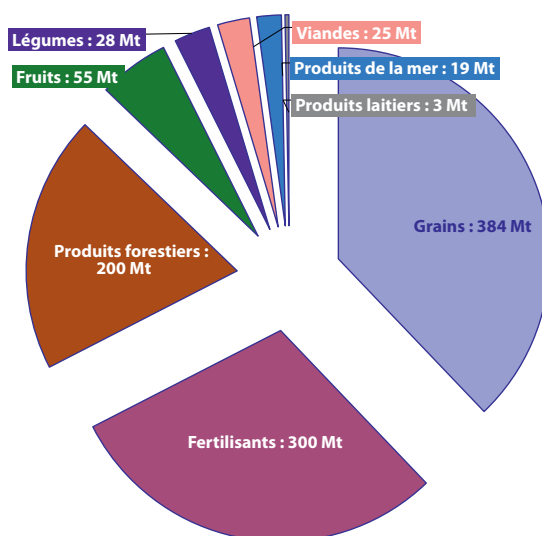
### L'EVP est l'unité de mesure définissant une longueur normalisée de vingt pieds pour les conteneurs

Le conteneur est une « *casse* » de dimensions normalisées, exprimées en *équivalent vingt pieds* (EVP ou, en anglais, TEU). L'EVP est l'unité de mesure définissant une longueur normalisée de 20 pieds. Autrement dit, un conteneur de 1 EVP mesure 6,058 mètres (soit 20 pieds) de long, 2,438 mètres (8 pieds) de large et 2,591 mètres (9,5 pieds) de haut.

Cette unité est utilisée pour déterminer la capacité des navires porte-conteneurs et quantifier les transports de conteneurs : un conteneur de 20 pieds vaut 1 EVP et un conteneur de 40 pieds, 2 EVP. Il est ainsi possible d'additionner les EVP, indépendamment de la taille des conteneurs chargés.

### Graphique 3 Les trafics maritimes de produits agricoles dans le monde en 2013

(En millions de tonnes – Sources : CNUCED, 2014 ; Clarkson 2014 ; Dynamar 2014)



Mais, derrière cette réalité globale, se cache une géographie plurielle que le *Dossier* présenté dans ce *Déméter* entend explorer. Son fil conducteur porte sur le rôle des transports dans le fonctionnement des marchés agricoles car, dans un monde où la croissance de l'intégration logistique permet de multiplier les interconnexions, l'acheminement des biens agricoles participe tout autant d'une mise en sécurité des approvisionnements que d'un accès compétitif aux marchés, qu'ils soient internationaux ou domestiques.

Cet accès, désormais mondialisé, tant aux ressources qu'aux marchés, résulte de multiples processus géo-historiques. Certes, les évolutions des facteurs de production comme des modes de consommation, voire des modalités de commercialisation ont progressivement façonné l'orientation et l'intensité des flux échangés dans le monde actuel. Mais la question du transport, telle qu'elle est analysée dans ce dossier, prouve que les conditions de circulation représentent un facteur tout aussi déterminant de la mondialisation des produits agricoles. Les navires et les infrastructures qui les accompagnent relèvent tout autant d'initiatives privées que de politiques publiques, voire d'une coordination des deux dans de nombreux cas. En matière de transport, l'aménagement du territoire demeure le cadre nécessaire au déploiement de stratégies entrepreneuriales. L'organisation de cette circulation marchande reste donc étroitement déterminée par d'indispensables volontés politiques, quel que soit l'endroit du monde concerné.

#### Dans ce contexte :

- ◆ Les analyses de la situation concernant la mer Baltique et la Chine – respectivement développées dans l'article d'Arnaud Serry intitulé « *La mer Baltique à l'écart des flux agricoles, mais au cœur de la circulation des engrais* » et celui d'Anne Gallais-Bouchet intitulé « *La Chine agricole : adaptation des flux maritimes et importance du passage portuaire* » – illustrent bien le rôle joué par les interfaces portuaires dans les stratégies d'insertion au commerce mondial déployées par les États-nations soucieux de préserver leurs intérêts vitaux.
- ◆ Le dossier souligne que, si le transport maritime est la clé de la mondialisation des échanges agricoles, il ne constitue qu'un maillon – certes essentiel – d'une chaîne logistique dans laquelle la qualité des dessertes intérieures est tout aussi déterminante. C'est la problématique que traite Antoine Beyer dans son article intitulé « *Le transport fluvial, élément-clé de la compétitivité de la filière européenne du blé : le cas du Bassin parisien* ». Dans un contexte commercial plus ouvert et incertain, où l'amplification des variations de cours oblige à ajuster l'offre logistique, « *de quelle manière le transport fluvial, réputé pour être à la fois régulier, mais lent et exigeant en termes d'investissements, est-il adapté à la situation ?* » s'interroge-t-il. Pour répondre à cette question – c'est-à-dire comprendre les déterminants du choix modal et mettre en lumière les spécificités relatives à la voie d'eau – il a choisi le cas du Bassin parisien, première zone d'exportation de blés d'Europe, qu'il juge « *particulièrement éclairant* » car « *les logiques de choix modaux s'y partagent entre les modes lourds – voie d'eau à l'est, transport ferroviaire à l'ouest – alors même que la relative proximité des ports maritimes rend la route très attractive lorsque les distances sont inférieures à 250 kilomètres* ».
- ◆ La même interrogation concernant la performance des transports intérieurs, notamment en matière de désenclavement, est analysée dans le cas de l'Afrique grâce à trois articles des géographes Benjamin Steck, Messan Lihoussou et Issa Abdou Yonlihinza sur le thème « *Fluidifier les flux croissants de produits agro-alimentaires : un défi pour l'Afrique* », « *Afrique de l'Ouest : l'importance des terminaux intérieurs dans l'optimisation des flux agricoles* » et « *Niger : le transport dans la région de Téra, entre tradition et modernité* ».
- ◆ De la même manière, Martine Guibert, dans son article intitulé « *Argentine : plus des trois quarts des exportations agricoles passent par les ports Up River Paraná* » s'interroge sur ce que serait le complexe agro-exportateur argentin sans son artère fluviale du Paraná – Paraguay et prouve que la circulation des productions relève sans aucun doute de facteurs géographiques et de trajectoires historiques, mais, surtout, des politiques mises en œuvre en matière d'agro-exportation. En Argentine, la production de grandes cultures a doublé entre le milieu des années quatre-vingt-dix et le milieu des années deux mille. Parallèlement, les installations portuaires d'embarquement ont considérablement évolué grâce au processus de privatisation des ports publics et d'autorisation de construction de terminaux privés. L'Argentine est aujourd'hui l'un des pays agro-exportateurs les mieux équipés au monde en matière de terminaux portuaires modernes et de grande taille. En revanche, elle souffre d'un retard flagrant en

matière d'investissement dans des infrastructures de stockage suffisantes et dans les voies routières et ferroviaires nécessaires au bon « *drainage* » des produits agricoles et agro-industriels jusqu'aux ports.

- ◆ À l'inverse, en Russie, montre Pierre Thorez dans son article « *Russie : les céréales transportées davantage par chemin de fer que sur les voies navigables* », les politiques ont mis fin à la ges-

tion centralisée de l'époque soviétique et l'activité fluviale stagne entre 100 et 150 Mt de marchandises acheminées par an. Les ports et les armateurs – publics ou privés – sont indépendants et fonctionnent désormais selon les règles du marché. Dans ce contexte, les produits agricoles ne représentent qu'une part modeste des tonnages et le transport fluvial reste un moyen marginal de les transporter et cette situation relève de facteurs structurels, géographiques mais aussi financiers.