

Le transport maritime dans les nouvelles structures d'une économie mondiale en crise

Pierre Bauchet
Professeur des Universités

Lon ne peut aujourd'hui ignorer l'importance de la première crise du XXI^e siècle qui a débuté en 2007 et de ses conséquences pour le commerce et le transport international. Il faut aujourd'hui essayer d'en cerner la durée et la portée. Devant les prévisions contradictoires des experts, force est de se tourner vers le passé et de chercher dans la crise à laquelle elle ressemble le plus par son ampleur, celle de 1929, les traits de la reprise qui en marqua la fin.

La crise de 1929 appartient à un cycle de longue période qui incluait plusieurs « cycles des affaires » ou cycles de courte période. Telle pourrait être le cycle durant lequel éclata la crise en 2007, proche de celle de 1929 par les pays où elle a éclaté, par son caractère mondial, son ampleur exceptionnelle (crise financière, crise immobilière, crise économique), enfin par la conjoncture dans laquelle elle s'est produite et se développe.

Les deux crises ont éclaté dans des pays capitalistes d'Amérique du Nord et d'Europe qui en sont l'épicentre, pour se diffuser dans des pays en développement, émergents ou non.

Comme dans les années 1930, les tentatives de relance des gouvernements occidentaux se révèlent jusqu'alors peu efficaces comme le constatent les grands organismes internationaux. Rien n'indique que, au-delà d'oscillations de courte période, la récession ne se poursuivra pas dans les années 2010, comme l'avait fait celle de 1929, dans les années 1930. La crise que nous traversons pourrait donc appartenir à la catégorie des cycles de longue période.

La ressemblance de cette crise de 2007 et de celle de 1929 conduit à émettre des hypothèses sur le caractère du cycle auquel elle appartient, son déroulement notamment en matière de commerce et de transport et enfin, sa poursuite éventuelle à travers des phases de récession et de reprise.

Il faut, toutefois, tenir compte du contexte structurel de l'économie mondiale dans lequel se situe la crise du XXI^e siècle qui n'est plus celui des années 1930. Ce contexte a un impact sur la durée et les conditions de la reprise.

Une première partie analysera, en fonction de l'expérience du grand cycle

de 1929, ce que pourrait être le cycle auquel appartient la présente crise. Une deuxième partie analysera les changements de structure de l'économie mondiale depuis la Seconde Guerre Mondiale, changements qui pourraient modifier les traits du nouveau cycle et ses conséquences sur le commerce international et les transports

Les phases du nouveau cycle

La ressemblance de la conjoncture économique qui précéda les deux crises de 1929 et de 2007 conduit à penser que nous sommes entrés dans un nouveau cycle. Après une phase d'augmentation du produit intérieur mondial et des prix, notamment ceux des matières premières, nous connaissons depuis 2007, une crise financière, un ralentissement de la croissance mondiale et, depuis 2009, un recul du produit intérieur brut du monde industrialisé qui semble devoir se poursuivre dans l'attente d'une reprise, jusqu'alors incertaine.

La phase de croissance des productions de biens et services, des investissements, des échanges internationaux et des transports

L'observation de l'économie mondiale en ce début de millénaire montre une croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial progressivement passée de 2 % à 5 % par an, de 2002 à 2006, entraînant une augmentation de la demande des produits de base, matières premières et céréales, et une inflation des prix de ces produits, notamment du pétrole.

Dans la décennie 1920, une augmentation importante du PIB mondial avait également constitué un préalable à l'éclatement de la longue crise de 1929. La croissance accélérée des années 2000 indique, que la récente crise est la première phase d'un cycle économique long dont Nikolai Dmyitriyevich Kondratieff a, au début du ^{XX}e siècle, tenté de démontrer l'existence et la périodicité.

Cette croissance se conjugue avec l'accélération des investissements, déjà analysée en 1909 par l'économiste français Albert Aftalion (A. Aftalion, *Les crises de surproduction*, Paris 1913). Nous avons connu cette conjugaison au début du ^{XXI}e siècle, entre autres, dans le transport maritime avec la forte augmentation des achats de navires, préalable à la crise. Les commandes de navires ont été multipliées par 4 entre 2003, début du cycle et 2007, l'augmentation étant de 50 % durant cette dernière année, début de la crise. Le prix des navires, par exemple ceux des *bulk carriers*, augmente, faute de capacité suffisante pour faire face à la demande. Ces mouvements sont donc semblables à ceux qui s'étaient manifestés dans les années 1930.

La phase de crise

Les crises de 1929 et de 2007 sont datées du moment où s'observent les mêmes désordres financiers et monétaires. Elles sont liées à un excès de titrisations mal contrôlées et de jugements hâtifs des organismes de notation et de réglementation,

Politique maritime

Le transport maritime dans une économie mondiale en crise

qui font obstacle au rééquilibrage des marchés financiers et conduisent à des faillites de banques et, en chaîne, à un krach de plus de 50 % de baisse des indices boursiers. Ces crises se généralisent, par suite d'une pénurie de crédit entraînant un début de déflation avec une baisse des prix de détail en Europe notamment et une tendance à la baisse de la production.

Le recul du PIB est très net après 2007 comme il l'avait été à partir de 1929. La crise économique frappe les secteurs exposés comme l'automobile plus que les secteurs abrités comme les activités liées à la santé.

D'autres déséquilibres suivent les krachs boursiers et la pénurie de crédit. Ils ont joué dans les deux crises un rôle important. Ils concernent notamment, le changement de la répartition des revenus entre capital et travail, bas et hauts revenus, aggravant les inégalités et le fléchissement de la consommation et de l'activité économique. L'insuffisance de la demande est au cœur de la crise et provoque un recul de la production dans la plupart des pays occidentaux.

La période de crise se caractérise donc par une tendance à la stagnation puis au recul du produit intérieur brut durant la phase de récession

La récession

En 2009, la plupart des pays industrialisés connaissent un recul relevé par l'OCDE et l'OMC dont les estimations ne sont pas toujours en phase avec celles des gouvernements nationaux.

Simultanément on observe un recul des prix mondiaux, notamment des matières premières, principalement du pétrole qui, en 2009, se retrouve au niveau de 1999 et pourrait constituer une menace de déflation durable.

Pour ce qui est du PIB, le recul, en 2009, de l'ensemble de l'OCDE serait de - 4,1 %, après une quasi-stagnation en 2008 et une situation incertaine pour 2010 où l'Europe pourrait connaître, au mieux, une légère reprise en fin de période. Hors de la zone OCDE, Brésil, Chine, Fédération de Russie et Inde pourraient connaître une reprise, dès fin 2009 après une période de recul d'une croissance qui reste, ici, positive.

L'évolution du commerce international et des transports internationaux est, elle, fonction de celle du PIB mondial. Or l'histoire nous montre que les changements du PIB mondial ont toujours entraîné, à la hausse comme à la baisse, des variations beaucoup plus fortes des exportations mondiales. Ainsi, le commerce mondial était passé de 5,3 milliards de dollars en 1929 à 1,8 milliard en 1933. De même, le plafonnement puis la baisse, à partir de 2006, de la croissance du PIB mondial, ont entraîné une baisse brutale des exportations en 2009.

Ces mouvements du commerce mondial varient évidemment suivant les catégories de marchandises et les régions concernées. On constate que, depuis deux décennies, les exportations de pétrole ont le plus augmenté avec une croissance annuelle moyenne en volume (valeur à prix constants) de 6,5 %, suivies par les matières premières métallurgiques et agricoles. Le transport maritime qui assure la très grande majorité des transports internationaux a le plus profité de cette croissance

puis pâti du recul des PIB. On ne saurait pas non plus sous-estimer les variations des exportations de services commerciaux qui représentent le quart des exportations de marchandises.

Par région, le recul de pays à l'est de l'Europe a pesé sur les trafics de cette région. Mais, si des pays émergents de l'Asie du Sud-Est comme la Chine, la Corée du Sud, l'Inde, Singapour ; de l'Amérique du Sud, comme le Brésil et l'Argentine, ou des Caraïbes, ont bien résisté à la crise, ils n'en ont pas moins connu une baisse brutale de leur commerce extérieur à partir de janvier 2009, par rapport à l'année précédente.

Globalement la baisse de la croissance, mondiale depuis 2007, a entraîné une chute plus rapide des exportations.

L'activité des transports internationaux reflète ces changements de conjoncture. Le commerce international étant effectué à 90 % par mer, c'est le transport maritime qui va, le mieux, refléter, mais avec retard, les phases d'un cycle. La chute des commandes de navires dans le monde et principalement en Asie, fut, en 2008, de 50 % et celle des frets de 18 %. C'est durant le second semestre 2008 que les effets de la crise se firent brutalement sentir principalement pour les navires de vrac et les porte conteneurs.

La reprise de l'économie mondiale

L'expérience des années 1930 montre que la sortie de crise fut difficile et lente. Cette reprise fut freinée par deux facteurs, la poursuite des désordres financiers et monétaires et la montée du chômage, source de tensions sociales. En 2009, on retrouve ces deux obstacles à la reprise.

La poursuite de désordres financiers

Certes, les rencontres du G 20 d'avril 2009 qui rassemblent non seulement des chefs d'État des pays anciennement industrialisés mais aussi des chefs d'État des principaux pays émergents, ont permis de faire avancer les projets de régulation financière internationale.

La lutte contre les paradis fiscaux a conduit à l'établissement de deux listes grise et noire de pays insuffisamment coopératifs. La supervision financière a progressé aux États-Unis donnant un rôle accru à la Réserve fédérale. L'Union européenne, de son côté, a créé trois nouvelles autorités européennes chargées du contrôle des banques, des assurances et des marchés. Enfin, les ressources du Fonds monétaires international (FMI) devraient, à la suite du G 20, être quadruplées pour lutter contre la crise.

Un rééquilibrage des pouvoirs au sein du FMI devrait modifier le poids relatif de chacun des 185 pays membres en fonction de leur importance dans l'économie mondiale. Toutefois, jusqu'alors, le changement effectif est marginal et les États-Unis conserveraient à l'avenir un droit de veto.

Les désordres financiers et monétaires mondiaux seront loin d'être pleinement maîtrisés. Après une période de crédit trop facile et bon marché, le système bancaire avait pu, grâce aux mesures de relance des États et des organismes internationaux comme le FMI, éviter un effondrement et un gel total du crédit. S'en est suivi un re-

Politique maritime

Le transport maritime dans une économie mondiale en crise

dressement spectaculaire des banques. Mais ce redressement leur a laissé aujourd'hui la possibilité, dont elles ne se sont pas privées dans certains États comme aux États-Unis, d'échapper à des contrôles et de renouer avec les pratiques comme celles de rémunérations excessives de cadres bancaires et de bonus des traders qui avaient contribué au déclenchement de la crise de 2007.

Si quelques progrès ont été réalisés dans la gestion du système économique mondial par les décisions prises, l'économie mondiale connaît encore des désordres qui fragilisent la reprise. C'est d'abord l'importance et la pérennité d'actifs douteux, « toxiques » qui freinent la restauration du flux de crédit et la réparation du secteur financier. Ce sont encore les déficits budgétaires aggravés par les plans de relance des États, 650 milliards de dollars aux États-Unis et 400 milliards dans la zone euro où ces plans ne sont pas coordonnés et menacent la stabilité de différentes monnaies. Les déséquilibres des balances commerciales de grands pays, le lourd déficit de la balance américaine ou les excédents d'autres pays comme la Chine ou les pays pétroliers, qui augmentent encore. Enfin, aussi longtemps que la Banque centrale européenne ne se verra pas confier une gestion plus indépendante de l'euro, la prédominance du dollar qui est toujours, depuis la fin de la convertibilité des monnaies en métal, la seule monnaie de réserve, nuira à la stabilité du système monétaire international.

À moins d'une avancée dans la réalisation des réformes du système financier international évoquée par le G 20 de Londres, une reprise nette de l'économie mondiale paraît aujourd'hui difficile. La crise de 2009 risque de laisser des traces durant la seconde décennie des années 2010 comme le fit celle de 1929 durant les années 1930.

Le chômage

Atteignant fin 2009 un taux de 10 à 12 % dans la zone euro, il pèse lourdement aujourd'hui sur la reprise comme dans les années 1930.

Il est, avec un décalage dans le temps, la conséquence quasi fatale du recul des PIB. Le chômage se diffuse entre les nations avec la baisse des relations internationales et à l'intérieur de chaque nation par le recul de certaines branches d'activités, à l'exception de celles qui sont soutenues par la puissance publique comme l'administration et la santé ou protégées par des politiques colbertistes. 2008 et 2009 ont connu, comme les années 1930, cette diffusion lente du chômage dans chaque nation et d'un secteur économique à l'autre. En juillet 2009, après une dégradation continue depuis décembre 2007, les États-Unis comptent 14,7 millions de chômeurs. L'Organisation internationale du travail n'est malheureusement pas associée aux interventions des autres grands organismes internationaux. Les problèmes de l'emploi ne sont, en conséquence, pas intégrés dans la logique des actions internationales. Or le chômage est un facteur fondamental de crise. L'insuffisance de sa prise en compte au niveau international est une lacune lourde de conséquences.

Certes ce monde présente une structure économique qui a changé profondément par rapport à celui dans lequel se déroulaient les cycles longs d'avant-guerre, et notamment la reprise attendue sera différente de celle des années 1930, en raison de ce changement.

Le changement de structure de l'économie mondiale et ses conséquences sur le cycle du XXI^e siècle

Au début du XXI^e siècle, force est de constater les changements intervenus, en quelques décennies, changements qui pourraient changer les traits traditionnels de la phase de reprise d'un cycle économique, notamment en ce qui concerne les activités de transport.

Nous entendons par structure, le cadre dans lequel s'effectue le développement de l'économie mondiale, cadre aujourd'hui changeant, qui conditionne la circulation des biens et des services. Ce sont, entre autres éléments, l'importance relative des grands pays dans le monde mesuré par leurs produits nationaux bruts et leur commerce extérieur, l'état de leurs techniques, les politiques économiques et financières menées par ces pays, les ressources naturelles exploitables de la planète et l'environnement.

Les grands pays émergents

La poursuite de l'expansion de grands pays émergents se traduit par des taux de croissance positifs de leurs PIB aujourd'hui. Ils pourraient le rester et atteindre pour certains pays les 7 % l'an, comme en Chine. L'image de l'importance relative des grandes puissances mondiales et notamment celle du monde en développement par rapport aux nations anciennement industrialisées s'en trouveront changées dans un avenir proche.

Certes, les États-Unis, avec 28 % du PIB mondial, sont encore l'économie la plus importante au monde. Ils ont constitué l'épicentre de la crise de 2009 comme ils



Porte-conteneurs à la chaîne au large de Singapour : en mars 2009, 11,3 % de la capacité mondiale était inemployée.

Politique maritime

Le transport maritime dans une économie mondiale en crise

l'avaient été en 1929. Mais, au XXI^e siècle, l'augmentation de l'importance dans l'économie mondiale de nations émergentes asiatiques et sud-américaines, exportatrices et détentrices de réserves de change, pourrait modifier profondément la domination dont les États-Unis jouissent sur les politiques mondialistes. Les réformes évoquées récemment pour le FMI par le G 20 ont montré que la place des nations dans les instances internationales sera modifiée en fonction de leur importance dans l'économie mondiale, ce qui pourrait entraîner une nouvelle stratégie mondiale de sortie de crise.

Une nouvelle géographie du trafic international

La transformation de la hiérarchie des grands pays pourrait aussi entraîner une nouvelle géographie des centres dominants du trafic international au profit de pays émergents. La Chine par exemple dispute aujourd'hui à l'Allemagne le titre de troisième exportateur mondial. D'autres nations en transition comme le Brésil pourraient devenir de grands importateurs.

Les statistiques d'exportations de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour 2009, année de récession, confirment le recul des échanges internationaux dans la phase de récession, tel qu'on avait pu l'observer dans l'après-crise de 1929. Mais un changement de structure de l'économie mondiale, dont témoigne en Asie de « nouveaux pays émergents industrialisés », Corée du Sud, Taiwan, Singapour ou « nouveaux pays exportateurs », Thaïlande, Malaisie, Indonésie, Philippines, Brunei qui gardent des taux de croissance positifs, pourrait former dans un avenir proche des ensembles émergents régionaux avec des échanges interrégionaux croissants.

Plus largement, d'autres pays en développement d'Amérique du Sud, d'Asie, voire d'Afrique sont en passe de ne plus être, comme ils l'étaient dans les années 1930, des économies dépendantes, subissant la crise de pays industriels dominants. Ces pays auraient alors un effet d'entraînement sur l'économie mondiale et pourraient accélérer la reprise. La sortie de crise de 1929 ne se reproduirait pas. La récession pourrait être moins profonde et plus brève.

Les transformations de l'environnement

L'environnement de notre planète a des effets sans cesse plus marqués sur nos économies. Certains constituent des freins au développement des économies et à la reprise, ce sont les pollutions et la rareté des ressources.

Les pollutions menacent l'environnement, réduisant la biodiversité et les ressources animales et végétales, dégradant la santé, induisant un réchauffement de la planète. Elles limitent la croissance des économies.

L'épuisement des ressources terrestres et souterraines, aquatiques, atmosphériques ralentit le rythme du développement. La raréfaction des ressources induit des coûts croissants de leur exploitation : coûts de recherche, coûts d'espace, coûts du temps. La vitesse exponentielle de ces changements comme le réchauffement des eaux ou de l'atmosphère menace la survie même de l'humanité ce qui pourrait obliger à ralentir le

rythme d'utilisation de certaines ressources notamment en énergie.

Mais d'autres changements de structure devraient permettre de réduire les pollutions, d'augmenter les ressources, donc de faciliter la reprise.

Certains changements sont naturels ; par exemple, la fonte de la banquise ouvrira au transport maritime le passage du Nord-Ouest du Pacifique à l'Atlantique ce qui permettra de réduire les distances de transport, entre autres, celles des trafics pétroliers de brut des Caraïbes vers l'Asie de 23 300 km à 15 700 km.

D'autres progrès résultent d'un effort de recherche scientifique pour réduire les pollutions et augmenter les ressources rares, qu'il s'agisse d'énergies nouvelles, de minerais, de ressources alimentaires, agricoles ou halieutiques. Le développement des recherches dans les différentes parties du monde contribue au changement rapide des structures de production et d'échange des nations qui s'y emploient. Jusqu'à la fin du XX^e siècle, les pays industrialisés, Japon, États-Unis et Europe avaient dominé la recherche mondiale par les crédits qu'ils y consacraient et le nombre de chercheurs qu'ils formaient. Aujourd'hui, les pays émergents surtout en Asie mais aussi en Amérique du Sud disposent d'un nombre important de chercheurs et de moyens de financement qui leur donnent la capacité de mieux exploiter leurs ressources naturelles et de développer des industries de pointe. Ils ont la capacité de participer à une relance mondiale alors même que des pays anciennement industrialisés seront encore en crise, faute d'avoir fait progresser leurs processus de production. Ainsi, les industries automobiles de la Corée sont en croissance produisant des véhicules à moteur électrique ou hybride, alors que l'industrie américaine est en faillite, faute d'innovations. La diffusion dans le monde de politiques innovantes chez de nouveaux tigres comme le Vietnam pourrait, dans les prochaines années, avoir un effet d'entraînement accélérant la reprise économique mondiale.

Encore faudrait-il que des politiques nationales ne viennent pas entraver le développement.

Le changement des politiques peut freiner la reprise

La crise de 2007 a les mêmes conséquences sur les politiques nationales que celle de 1929. Comme le souligne le professeur J.C. Asselain, la crise de 1929 a été au centre de ruptures dans la pensée économique et a entraîné une défiance à l'égard des politiques libérales. Elle a engendré une dérive protectionniste : augmentation des droits de douane sur divers produits par le Smooth Hawley Tariff Act de 1930 aux États-Unis, dévaluation des taux de change, augmentation des barrières douanières, réglementations nouvelles des investissements directs étrangers et dévaluations de monnaies comme celle du Yuan par la Chine.

On retrouve ces ruptures depuis 2008. Comme l'avait été en novembre 1932, l'élection de Franklin Roosevelt, après que les mesures libérales prises par le président Hoover se furent révélées des facteurs d'aggravation de la crise symbolisée par le krach du Black Thursday 1929, aujourd'hui, l'élection à la présidence des États-Unis du sénateur démocrate Barack Obama succédant au républicain Georges W. Bush est le prélude à un changement des politiques économiques américaines destinées à enrayer la crise.

Politique maritime

Le transport maritime dans une économie mondiale en crise

Comme le souligne le rapport du Directeur général de l'Organe d'examen des politiques commerciales (OEPC) de l'OMC, « de nombreux membres de l'OMC sont soumis à des pressions les incitant à prendre des mesures protectionnistes... on constate un dérapage sensible... relèvement de droits de douane, mesures non-tarifaires... » La crise pourrait ainsi entraîner des politiques colbertistes après que la période de croissance a été favorable à des politiques de libre-échange. Ici encore, on retrouve le scénario des années 1930. L'échec de la conférence de Londres de 1933 sur le désarmement douanier fut, comme l'est aujourd'hui le blocage depuis 2005 de l'application de la déclaration de Doha que les signataires s'étaient engagés à mener à bonne fin, sans fixer toutefois de délai, un des signes de la montée du protectionnisme. D'un côté, les pays développés, les États-Unis avec le Farm Bill, l'Union européenne avec la politique agricole commune (PAC), entendent préserver leurs subventions à leur agriculture. De l'autre, les pays émergents comme le Brésil protègent le développement de leurs nouvelles activités par une protection douanière et des mesures non-tarifaires. D'autres mesures protectionnistes, dénoncées aujourd'hui par l'OEPC, sont aussi adoptées depuis la crise de 2007, comme elles l'avaient été en 1933, tels des accords bilatéraux, un soutien à des activités nationales comme l'automobile, sans coordination entre États.

Toutefois, ces comportements protectionnistes restent encore limités malgré la récession qui a frappé de nombreux pays. L'existence d'organismes internationaux comme l'OMC a freiné la multiplication de ces comportements, sans toutefois réussir à éviter la coexistence de mesures nationales incohérentes.

Si la baisse des PIB et des échanges internationaux peut entraîner le développement d'un colbertisme, certaines politiques sont plus ambiguës et peuvent marquer une étape vers un élargissement des échanges.

Tels sont les accords passés par l'Union européenne avec des groupements régionaux comme ceux des États du Golfe ou des pays méditerranéens ou encore le renforcement des groupements régionaux comme l'Union européenne. Le Ministre des affaires étrangères de la Suède, pays jusqu'alors hostile à ces transformations et qui va assurer la présidence de l'Union européenne, a suggéré en juin 2009, que son pays, jusqu'alors hostile à cette idée entre dans l'Union monétaire et que celle-ci se dote d'un véritable gouvernement économique, ce qui constituerait une mesure libérale.

Conclusion

Le changement des structures de l'économie mondiale remet en cause le modèle de la sortie de la grande crise de 1929. Nous vivons sans doute une crise mondiale qui, par de multiples aspects rappelle celle de 1929, crise financière, crise boursière, crise immobilière, crise des échanges et du transport. On ne peut pas toutefois, en ces temps de transformation des structures mondiales, extrapoler simplement le passé.

Les forums internationaux ont évoqué la nécessité d'élaborer de nouvelles politiques interventionnistes nationales et internationales pour accélérer une reprise dont l'Histoire nous apprend qu'elle est toujours difficile. De l'application plus ou moins rapide de ces suggestions, dépendra la vigueur et la rapidité de cette reprise.