

# GÉOPOLITIQUE DE L'ÉCONOMIE MONDIALE

UNIVERSITÉ PARIS 2 PANTHÉON-ASSAS  
L3 ÉCONOMIE-GESTION  
PARCOURS ÉCONOMIE INTERNATIONALE

1

Le mercredi 27 novembre  
2024

GPECO Cours n°10 : GP des infrastructures maritimes et aériennes

# COURS ET MÉTHODES

- 12 séances de 3 heures :
  - en général le lundi de 17h à 20h00
  - précisément 17h05 à 18h25 // pause // 18h35 à 19h50
  - sauf le lundi 11 novembre 2024,
  - → **rattrapage** le mercredi 27 novembre de 11 à 14h
- Vecteurs d'information :
  - le cours magistral, et « *seul le prononcé fait foi* »
  - site perso, sur lequel sera mis en ligne le pdf tiré de ce cours
- Modes d'interaction :
  - adresse e-mail dédiée : [prof@gpeco.fr](mailto:prof@gpeco.fr)
  - en fin de chaque cours, 2 sujets type à préparer et 2 documents à lire ou étudier dans l'intervalle
  - examen oral les mardi 14 (matin & après-midi), mercredi 15 (matin) et jeudi 16 (matin) janvier 2025
  - **examen anticipé pour les étudiants nord-américains** le mardi 10/12 en fin d'après-midi



# PLAN DU COURS

Chapitre	Parties et approche thématique	Cours
1. Introduction : définition et contours de la géopolitique de l'économie mondiale	1.1. De quoi va-t-on parler ?	n°1 ✓
	1.2. Histoire de la géopolitique	
	1.3. Géopolitique dans l'histoire des empires	n°2 ✓
2. La compétition entre les États pour les ressources principales	2.1. La géopolitique des énergies fossiles	n°3 ✓
	2.2. La géopolitique de l'électricité	n°4 ✓
	2.3. La géopolitique des ressources minières	n°5 ✓
	2.3. La géopolitique des ressources alimentaires	n°6 ✓
3. D'une crise à l'autre : les États en première ligne	3.1. Les crises du système financier	n°7 ✓
	3.2. De la crise sanitaire à l'affrontement géostratégique	n°8 ✓
	3.3. La crise du commerce international	n°9 ✓
4. Le contrôle des actifs clés de l'économie	4.1. Les infrastructures d'échanges portuaires et aéroportuaires	n°10
	4.2. L'espace	n°11
	4.3. Les nouvelles technologies de l'information et des télécommunications	n°12

## RAPPEL M9 : LE CONTRÔLE D'ACTIFS OU DE ZONES STRATÉGIQUES AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE (ET DE LA PUISSANCE) DES ÉTATS

Les états agissent pour contrôler des actifs stratégiques, ce qui conforte à la fois leurs économies et leurs intérêts de puissance :

- **contrôle du canal de Suez** par l'Égypte, qui en tire l'une de ses principales sources de devises ... mais ce contrôle n'est pas totalement souverain
- **parallélisme avec canal de Panama** : échec français, canal américain, rétrocédé au Panama, sous tutelle US, mais « autonomisation » par la concession des # ports à des opérateurs chinois (HK), Twn, Sgpr et USA-Pan
- **contrôle historique du « noyau » de l'Internet** mondial par le département américain de la défense, maintien d'une forte influence US
- **parallélisme avec les constellations** de satellites de géolocalisation (**GPS**, Galileo, Glonass, Baidu), cf. prochain cours, ce sont des actifs au moins stratégiques, si ce n'est militaires
- affirmation de la **présence chinoise en mer de Chine méridionale** = appropriation territoriale sans faire référence à la convention de Montego Bay + militarisation + capacité à en exploiter souverainement les ressources

# RAPPEL DU COURS N°09

## 3.3. La crise du libre-échange & du commerce mondial

Une apogée, vers 2015, des GTB, TPP, TTIP & CETA :

- post WWII, le GATT (puis l'OMC à partir de 1995) avait constitué le principal vecteur d'ouverture des marchés et de promotion du libre-échange
- à la fin des années 90', ce modèle multilatéral s'était essoufflé (divergence des intérêts entre les économies développées et les émergents)
- regain d'intérêt pour les accords zonaux (TPP) ou bilatéraux (CETA)
- apparition dans les 2000' d'un phénomène d'opposition systématique, médiatique et structurée à la promotion du libre-échange
- qui culmine vers 2015 tant en UE qu'aux USA avec les négociations du TTIP
- dont l'*ISDS*, mécanisme de règlement amiable des conflits entre les états et les investisseurs constitue le point focal (risque de « gel réglementaire »)

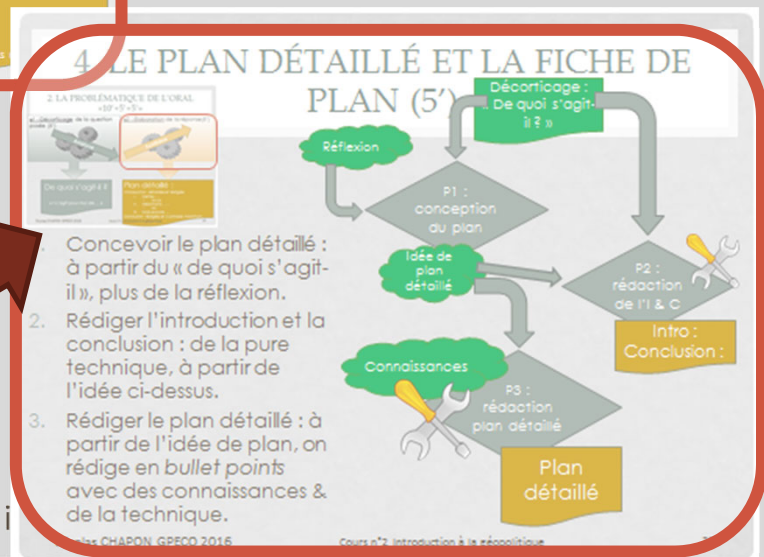
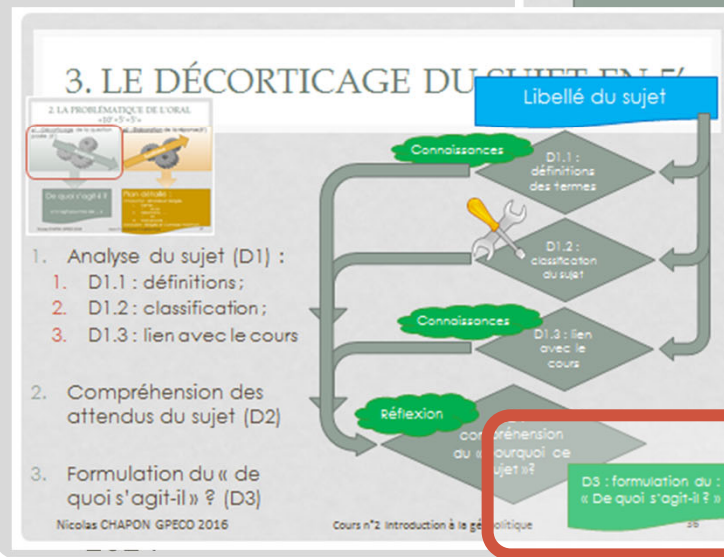
Une période troublée depuis la bascule des principales puissances ASx :

- retrait US du TPP en 2017, ambiguïté JB → traité RCEP sans USA, avec Chine
- remise en cause officielle du dogme libre-échangiste (ouverture, tarifs D)
- mais les USA ont besoin de réduire leur déficit commercial → retour des TBI ?
- repli intérieur chinois + rapatriement des productions souveraines aux USA  
→ **accélération du grand découplage Chine / Occident ???**

# SUJETS PROPOSÉS POUR S'ENTRAÎNER

Propositions de sujets pour vous entraîner :

- S17 : « **Qui contrôle le canal de Suez ?** »
- S18 : « **Crise du libre échange et croissance mondiale.** »



# S17 : QUI CONTRÔLE LE CANAL DE SUEZ ?

Conclusion du décorticage (phase analytique) :

- D3 : « Il s'agit pour moi de montrer que si effectivement l'État égyptien détient le contrôle nominal du canal, ce contrôle n'est, pour autant ni absolument souverain, ni suffisant pour garantir la liberté de commercer par cette voie maritime ».

Rédaction du plan détaillé (phase synthétique) :

- P1, idée de plan, en deux parties, en opposant ce qui confère le contrôle du Canal par l'E, et ce qui vient amoindrir ce contrôle :
  1. Au terme d'une histoire chahutée, l'Égypte contrôle effectivement le Canal de Suez depuis les années 70.
  2. Cependant, ce contrôle s'exerce dans le respect de traités, sous la surveillance de la communauté internationale et il ne suffit pas à garantir la liberté de circulation par cette voie.

# S17 : QUI CONTRÔLE LE CANAL DE SUEZ ?

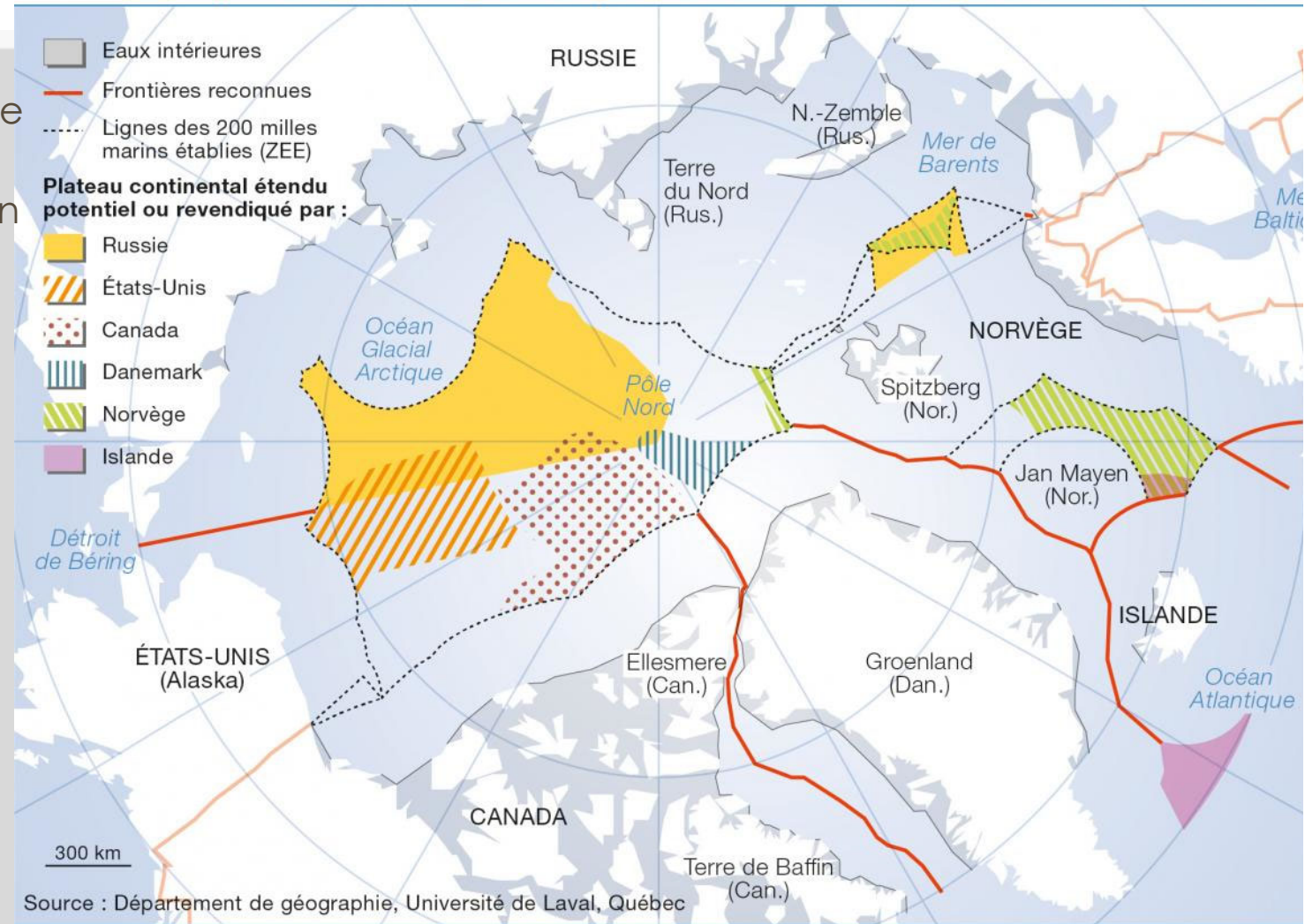
- P2 (pour mémoire, libellé de l'introduction et de la conclusion)
- P3, rédaction du plan détaillé :
  1. Au terme d'une histoire chahutée, l'Égypte contrôle effectivement le Canal de Suez depuis les années 70
    - un canal franco-égyptien (1869-1882) puis britanno-français (1882-1956)
    - une nationalisation hâtive (1956) et un canal pris en otage par le conflit Isr/Ar
    - après la normalisation (1975), une « égyptianisation » qui culmine avec le nouveau canal élargi (sous MOa Egpt), inauguré en grande pompe en 2015
  2. Cependant, ce contrôle s'exerce sous surveillance et il ne suffit pas à garantir la liberté de circulation par cette voie
    - des traités qui garantissent la liberté de circulation (convention dite « de Constantinople », en 1888, entre les grandes puissances)
    - une présence discrète mais continue des grandes puissances maritimes
    - une voie maritime verrouillée par d'autres détroits (BeM, Gibraltar & Bosphore)
    - enfin, ce canal n'est pas exempt de risque technique d'exploitation (cf. accident de l'Ever Given en mars 2021)



# D18 : LA RÉGION DU PÔLE NORD

## Frontières négociées, revendiquées et potentielles dans l'Arctique

- Mentaliser chaque pays riverain
- la longueur de son trait de côte
- sa dépendance
- son ouverture à l'Océan glacial Arctique ...



## M.10 : LES PAYS RIVERAINS DE L'ARCTIQUE

Pays	Capitale	Nb hab (M)	PIB/hab (k\$)	PIB/hab PPA	Observation
<b>Russie</b>	Moscou	146,0	12,6	30,0	Densité 8,4h/km <sup>2</sup> (cf. Chine, 147 et VN 311h/km <sup>2</sup> )
<b>Norvège</b>	Oslo	5,4	99,5	77,8	14h/km <sup>2</sup>
<b>Danemark</b>	Copenhague	5,9	68,0	69,3	135h/km <sup>2</sup>
<b>Groenland</b>	Nuuk	0,07	57,1	58,0	0,03h/km <sup>2</sup>
<b>Islande</b>	Reykjavik	0,4	74,4	64,6	4h/km <sup>2</sup>
<b>Canada</b>	Ottawa	38,7	57,4	57,8	4/km <sup>2</sup>
<b>Etats-Unis</b>	Washington DC	331,5	76,0	76,0	34h/km <sup>2</sup>
<b>Alaska</b>	Juneau	0,7	85,9	85,9	0,4h/km <sup>2</sup>

# M.10. ARCTIQUE ET RESSOURCES EN GAZ

## Rivalités sur l'océan glacial Arctique :

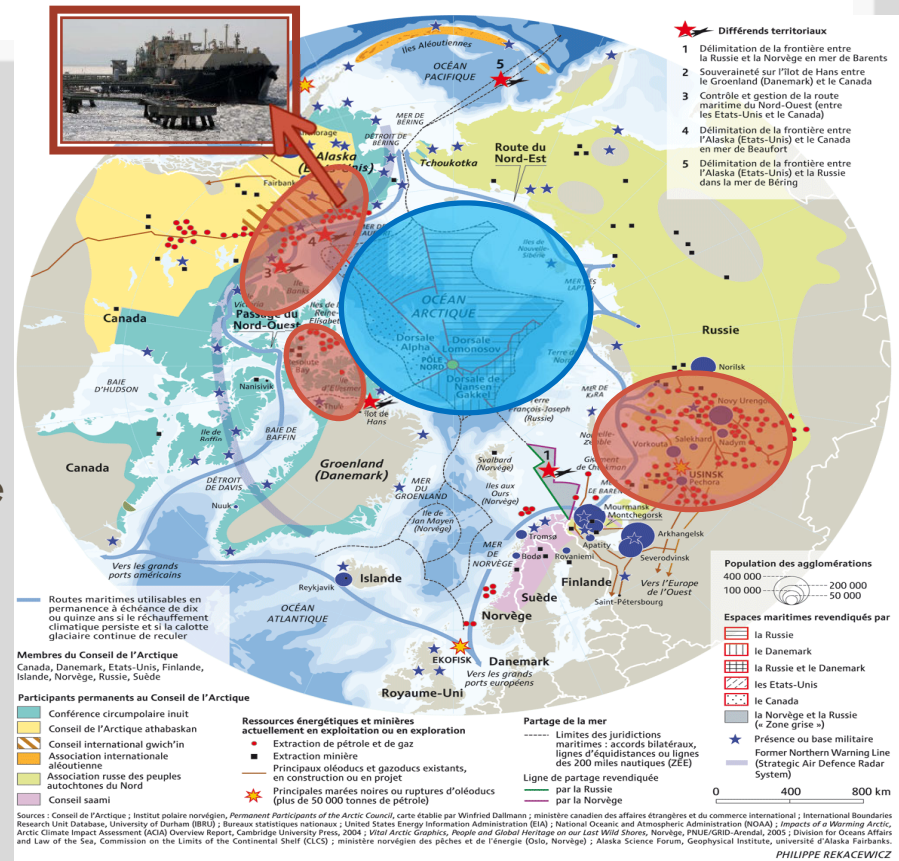
- acteurs : riverains de ces zones, grandes puissances, ONG environnementalistes
- gisements prouvés & exploitation en cours :
  - USA/Alaska & Canada
  - Russie : prolongement de la zone gazière
- intérêt des autres : Danemark, Islande, Groenland, Norvège
- 1/3 de l'océan est hors ZEE, mais accessible aux extensions de zone
- accord USA/Chine en 2017 sur le projet « Alaska LNG » (43G\$), 75% pour SINOPEC :
  - diversification clients potentiels (Jpn, Twn ...)
  - soutien réaffirmé par l'admin<sup>o</sup> Biden

## Les états riverains « prennent date » :

- en réclamant les « extensions de ZEE » prévues par la convention UNCLOS (Russie, Canada, Norvège, Danemark ... jamais signée par les USA)
- en se manifestant physiquement dans les zones (ex. Russie 2007, planté drapeau, 2015, revendication d'une extension de ZEE de 1,2 Mkm<sup>2</sup>).

Le mercredi 27 novembre  
2024

GPECO Cours n°10 : GP des infrastructures maritimes et aérie



# M10. RIVALITÉS AUTOUR DE L'ARCTIQUE

## LES NOUVELLES ROUTES DE L'ARCTIQUE



### ENJEUX MILITAIRES ET STRATÉGIQUES

- Bases russes
- Bases américaines/OTAN
- Base canadienne
- Détroit de Béring
- Ports déjà aménagés

### ENJEUX ÉCONOMIQUES

- Passage du Nord-Ouest
- Passage du Nord-Est
- « Pont de l'Arctique » (ouvert quatre mois par an)
- Route maritime du Nord
- Limite des 200 milles marins (zone économique exclusive)
- Potentiel passage transpolaire (horizon 2050)

### ÉVOLUTION DE LA BANQUISE

- Couverture prévue en 2030
- En septembre (extension minimale)
- En mars (extension maximale)

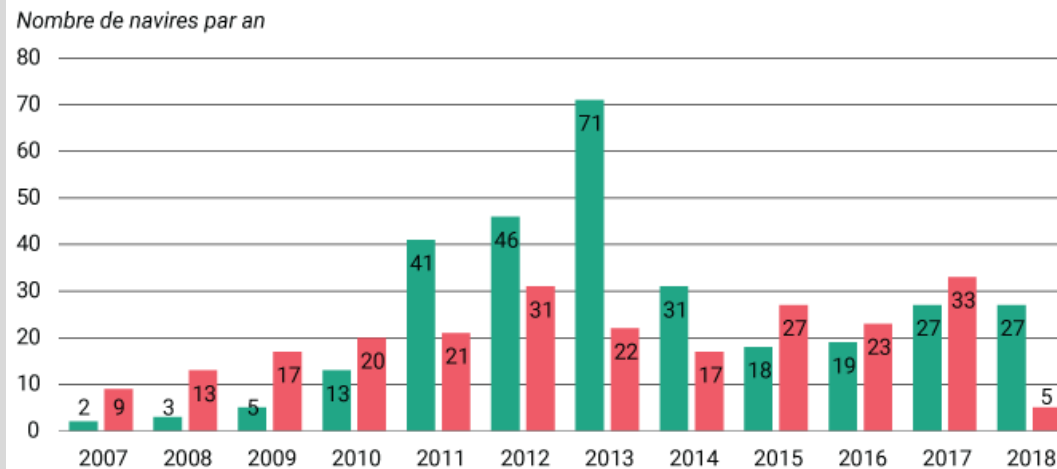
Sources : [www.marinerregion.org](http://www.marinerregion.org)  
[www.marinetraffic.com](http://www.marinetraffic.com)  
<http://msidc.org/articseaicenevs>

# M.10 RIVALITÉS AUTOUR DE L'ARCTIQUE

On en parle beaucoup, mais la réalité est plus contrastée :

- peu de transit, alors qu'en théorie, la glace fond
- trafic le plus souvent touristique que commercial
- des handicaps importants :
  - difficultés d'exploitation, irrégularités, glaces dérivantes
  - prise en compte des impacts environnementaux (ONG + entreprises)
- → cette route n'entre pas dans les plans de dév des compagnies maritimes

## Trafic de transit des routes arctiques



■ Route maritime du Nord ■ Passage du Nord-ouest

Le mercredi 27 novembre 2024

Sources : CHNL, NORDREG

Réalisation : F. Lasserre, J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2019



# COURS N°10 :

...

3. *D'une crise à l'autre, les États en première ligne*

4. Le contrôle des actifs clé de l'économie

4.1. Les infrastructures d'échange

4.1.1. Quelques particularités sur le commerce mondial

4.1.2. La géopolitique des infrastructures du transport maritime

4.1.3. La géopolitique des transports aériens

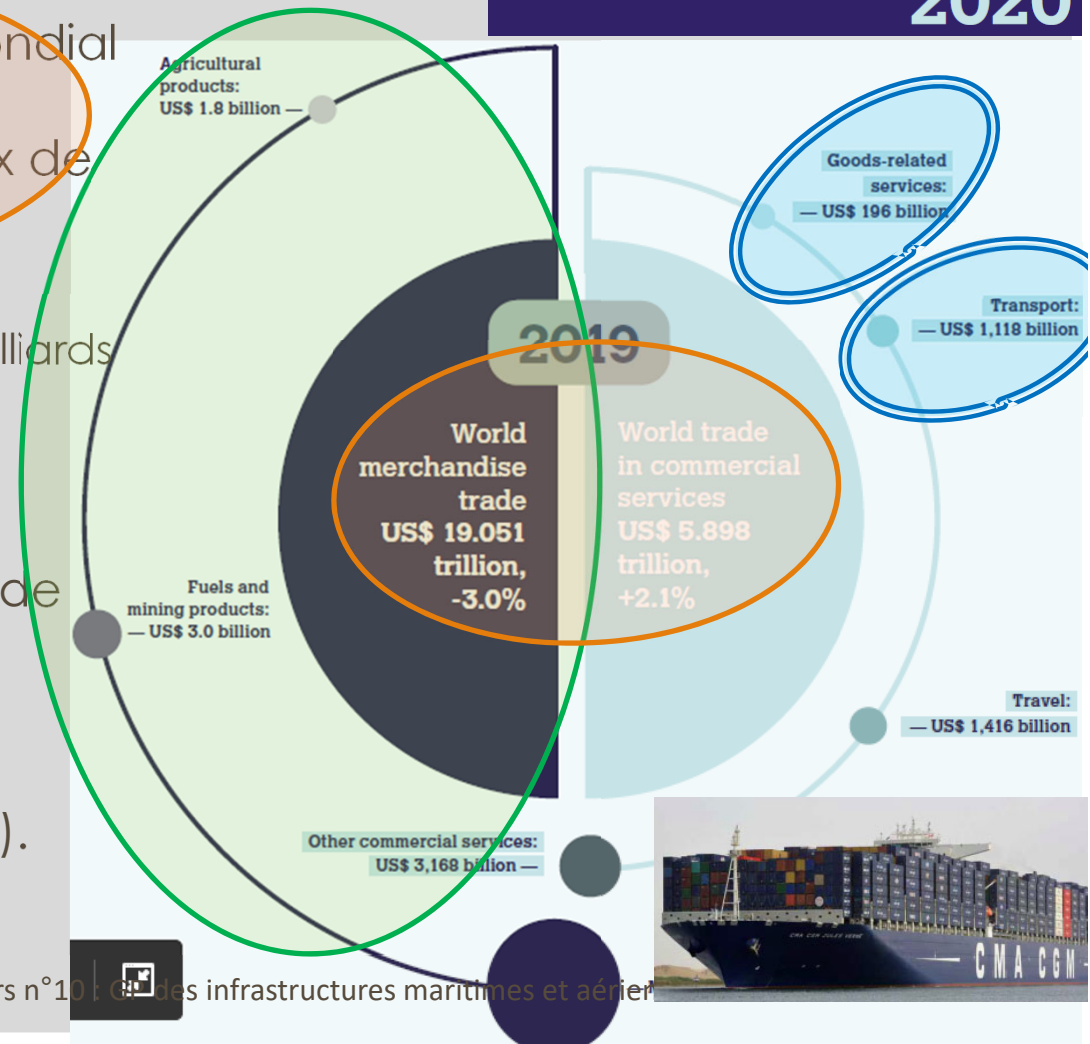
4.2. *L'espace*

4.3. *Les technologies de l'information et des télécommunications*

# 4.1.1. GÉOGRAPHIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

De quoi parle-t-on ?

- **24,95 T\$** de commerce mondial en 2019, c'est-à-dire d'échanges internationaux de biens et services
- unité de mesure :
  - T\$ = 1 Téra-dollar = 1 000 milliards de \$) ;
  - PIB USA = 25,3 T\$ ;
  - PIB France = 2,9 T\$ ;
- dont **19,05 T\$** d'échanges de marchandises (= les contenus) ;
- et **1,31 T\$** de services de transport (= les contenants).



## 4.1.1. GÉOGRAPHIE DU TRANSPORT MARCHANDISES

D'où viennent, où vont les marchandises ? (Rapport OMC 2019)

Principaux exportateurs et importateurs mondiaux de marchandises, 2018

(En milliards de dollars et en pourcentage)

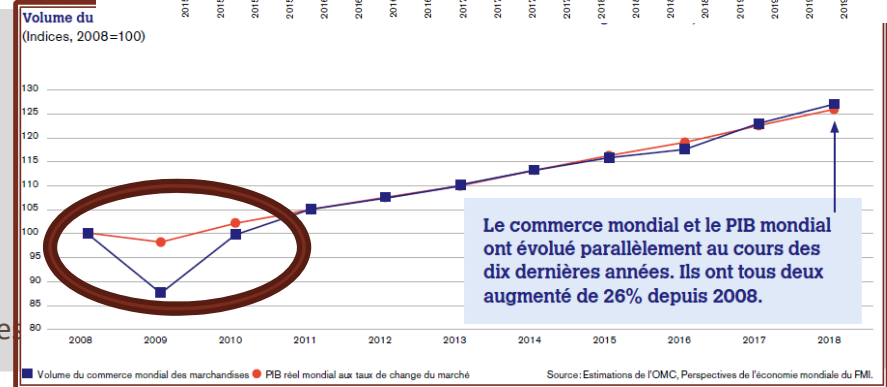
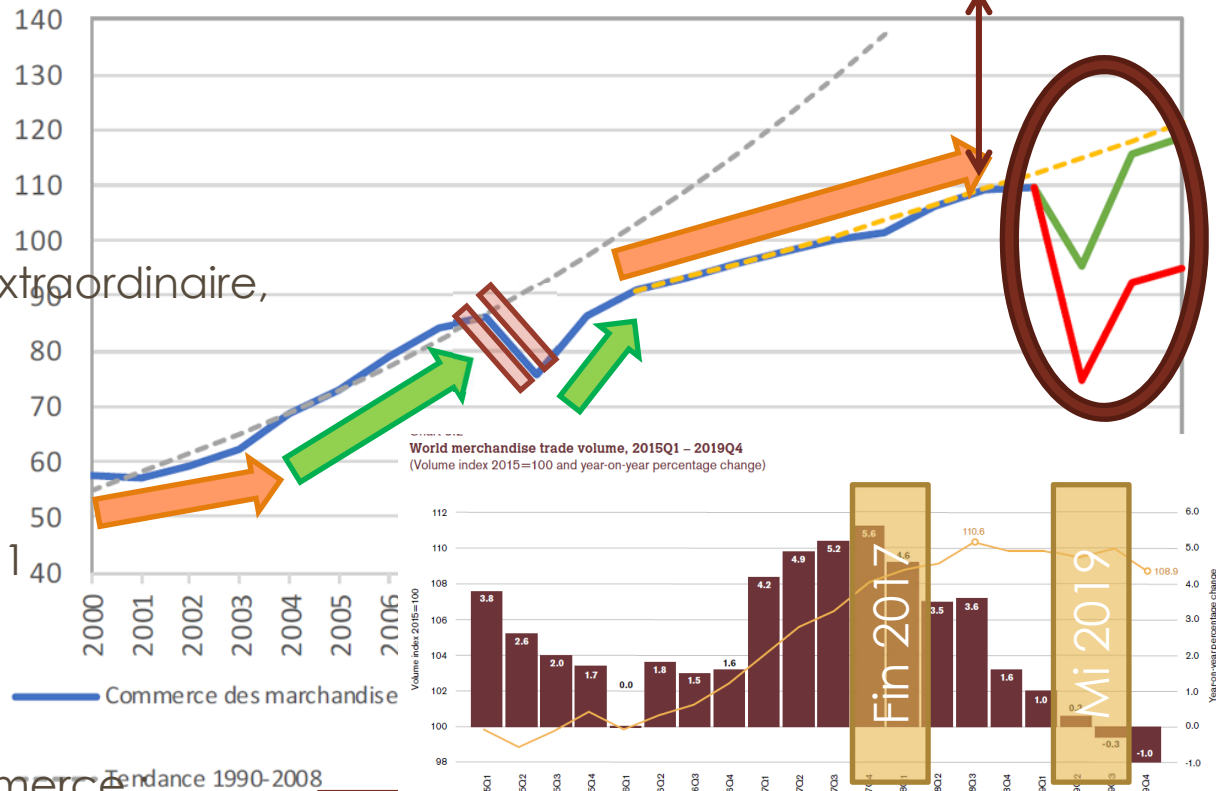
Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en pourcentage	Rang	Importateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en pourcentage
1	Chine	2487	12.8	10	1	États-Unis d'Amérique	2614	13.2	9
2	États-Unis d'Amérique	1664	8.5	8	2	Chine	2136	10.8	16
3	Allemagne	1561	8.0	8	3	Allemagne	1286	6.5	11
4	Japon	738	3.8	6	4	Japon	749	3.8	11
5	Pays-Bas	723	3.7	11	5	Royaume-Uni	674	3.4	5
6	Corée, République de	605	3.1	5	6	France	673	3.4	9
7	France	582	3.0	9	7	Pays-Bas	646	3.3	12
8	Hong Kong, Chine	569	2.9	3	8	Hong Kong, Chine	628	3.2	6
	Exportations d'origine locale	13	0.1	-30		Importations définitives (1)	155	0.8	12
	Réexportations	556	2.9	5					
9	Italie	547	2.8	8	9	Corée, République de	535	2.7	12
10	Royaume-Uni	486	2.5	10	10	Inde	511	2.6	14
11	Belgique	467	2.4	8	11	Italie	501	2.5	11
12	Mexique	451	2.3	10	12	Mexique	477	2.4	10
13	Canada	450	2.3	7	13	Canada (1)	469	2.4	6
14	Fédération de Russie	444	2.3	26	14	Belgique	450	2.3	10
15	Singapour	413	2.1	11	15	Espagne	388	2.0	10
	Exportations d'origine locale	209	1.1	11					
	Réexportations	203	1.0	10					
16	Émirats arabes unis (1)	346	1.8	10	16	Singapour	371	1.9	13
						Importations définitives (1)	167	0.8	17
17	Espagne	345	1.8	8	17	Taipei chinois	286	1.4	10
18	Taipei chinois	336	1.7	6	18	Suisse	279	1.4	4
19	Inde	326	1.7	9	19	Pologne	267	1.3	14
20	Suisse	311	1.6	4	20	Émirats arabes unis (1)	253	1.3	-6



# 4.1.1. GÉOGRAPHIE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Sur un plan dynamique :

- sur la longue période :
  - commerce corrélé au PIB
  - mais plus sensible / crise
- une phase d'expansion extraordinaire, 2002-2008 (de 6 à 16T\$, soit +166%)
- la cassure de la crise de 2008-2009
- une vive reprise en 2009-11
- mais depuis lors, retour à une croissance plus modérée en tendance
- nouvelle cassure du commerce :
  - décélération dès 2018 : guerre des tarifs douaniers USA – Chine
  - ralentissement mi 2019 **avant Covid**
  - amplifié par la crise sanitaire 2020
  - sortie de crise perturbée : confinements en Chine, guerre en Ukraine, prix énergie.



## 4.1.1. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

L'importance économique du secteur du transport des marchandises :

- chiffre d'affaire significatif ( $\approx 1\,310$  G\$ pour les transports & services)
- certes, cette activité n'est pas dominante ( $\approx 19\,000$  G\$ pour la valeur des marchandises exportées)
- mais elle est un maillon essentiel du commerce mondial.

Les modes de transport employés :

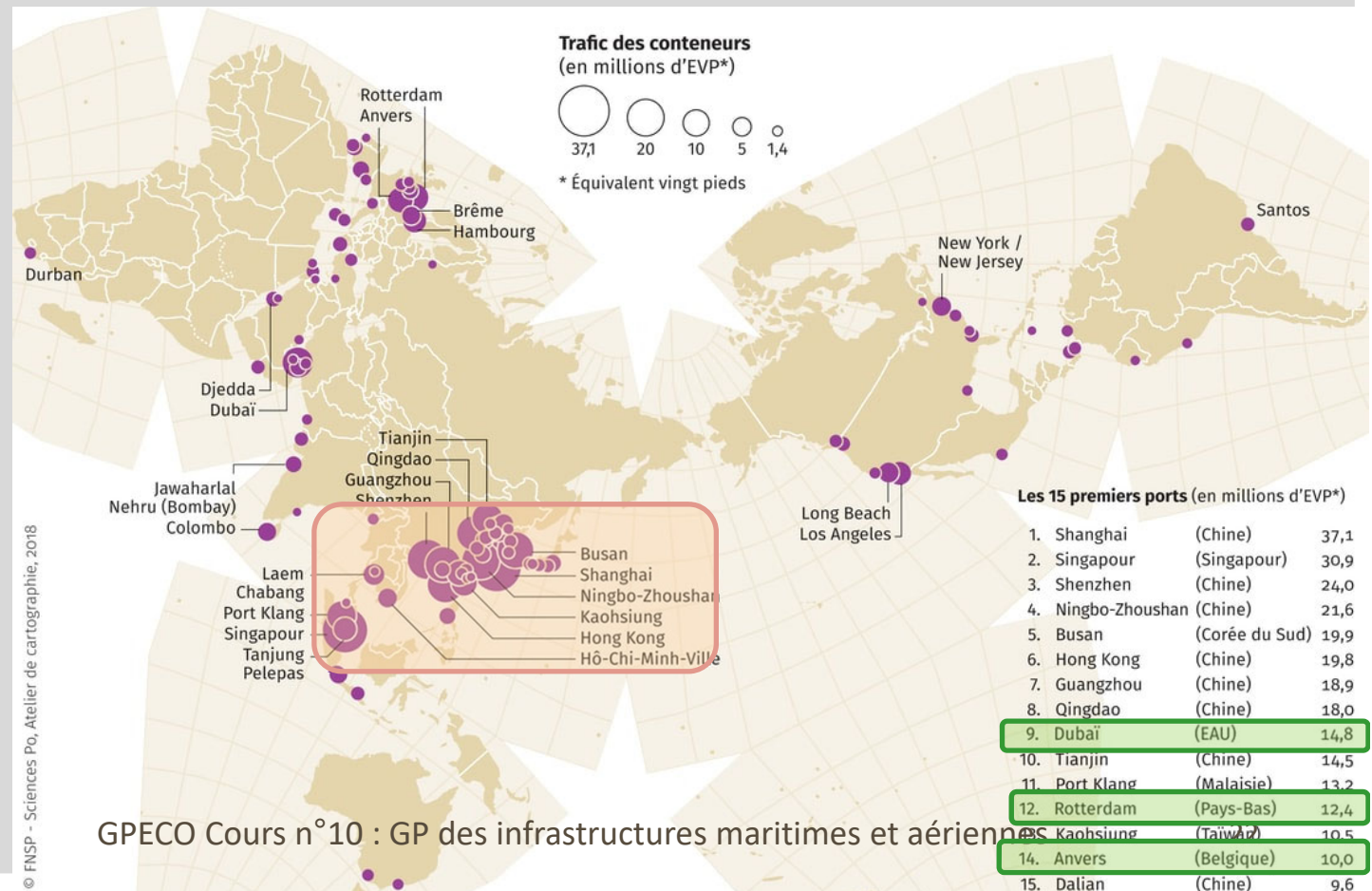
- **commerce maritime** : 80% du tonnage, 65% en valeur
- le reste, selon les régions : aérien, rail ou route
- → analyse en premier lieu de la géopolitique du transport maritime, puis de celle du transport aérien.



## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

Deux constats majeurs depuis les années 2000' :

- le commerce intra asiatique est dominant
- le transport maritime est tiré par la conteneurisation



Le mercredi 27 novembre  
2024

GPECO Cours n°10 : GP des infrastructures maritimes et aériennes

## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

L'activité de ce secteur est réalisée par des acteurs économiques privés, mais elle est déterminés par :

- a) Les réalités de la géographie humaine (et économique) : où sont les producteurs / exportateurs, où sont les clients ?
- b) Les contraintes de la géographie physique, corrigées de la géostratégie : par où puis-je faire passer les marchandises, quel est le plus court, quel est le plus sûr chemin ?
- c) Des infrastructures nécessaires à cette économie particulière.
- d) Les politiques des états : volonté de sécuriser leurs débouchés ou leurs approvisionnements, de développer les secteurs portuaires ou l'armement maritime, sensibilités aux exigences environnementales.

## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

a) Les réalités de la géographie humaine (et économique) : où sont les producteurs / exportateurs, où sont les clients ?

- en Asie de l'Est ;
- en Europe ;
- en Amérique du Nord.

→ ces 3 zones représentent :

- 57% des exp°
- 66% des imp°

Principaux exportateurs et importateurs mondiaux de marchandises, 2018

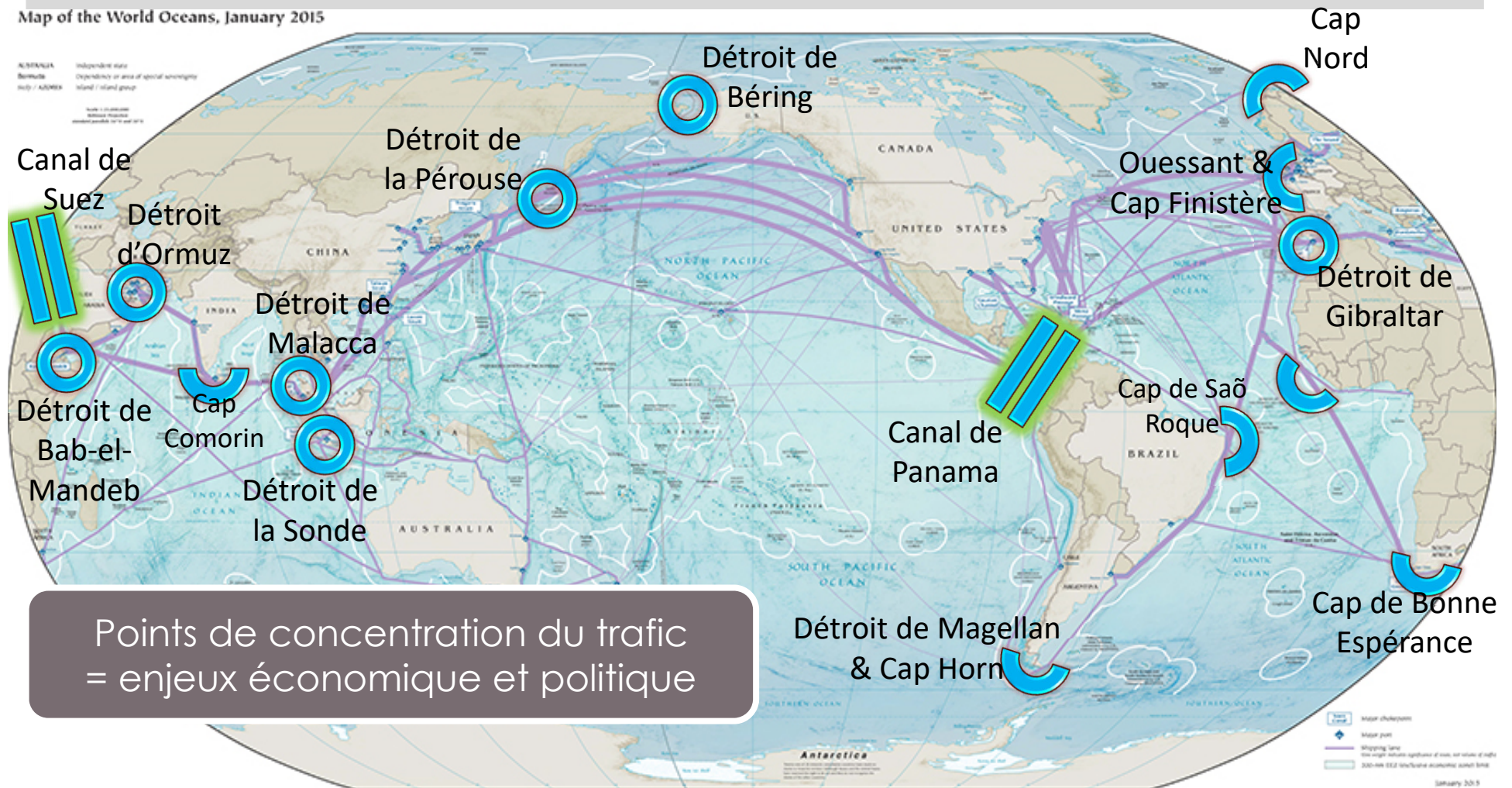
(En milliards de dollars et en pourcentage)

Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en pourcentage	Rang	Importateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en pourcentage
1	Chine	2487	12.8	10	1	États-Unis d'Amérique	2614	13.2	9
2	Etats-Unis d'Amérique	1664	8.5	8	2	Chine	2136	10.8	16
3	Allemagne	1561	8.0	8	3	Allemagne	1286	6.5	11
4	Japon	738	3.8	6	4	Japon	749	3.8	11
5	Pays-Bas	723	3.7	11	5	Royaume-Uni	674	3.4	5
6	Corée, République de	605	3.1	5	6	France	673	3.4	9
7	France	582	3.0	9	7	Pays-Bas	646	3.3	12
8	Hong Kong, Chine	569	2.9	3	8	Hong Kong, Chine	628	3.2	6
	Exportations d'origine locale	13	0.1	-30		Importations définitives (1)	155	0.8	12
	Réexportations	556	2.9	5					
9	Italie	547	2.8	8	9	Corée, République de	535	2.7	12
10	Royaume-Uni	486	2.5	10	10	Inde	511	2.6	14
11	Belgique	467	2.4	8	11	Italie	501	2.5	11
12	Mexique	451	2.3	10	12	Mexique	477	2.4	10
13	Canada	450	2.3	7	13	Canada (1)	469	2.4	6
14	Fédération de Russie	444	2.3	26	14	Belgique	450	2.3	10
15	Singapour	413	2.1	11	15	Espagne	388	2.0	10
	Exportations d'origine locale	209	1.1	11					
	Réexportations	203	1.0	10					
16	Émirats arabes unis (1)	346	1.8	10	16	Singapour	371	1.9	13
						Importations définitives (1)	167	0.8	17
17	Espagne	345	1.8	8	17	Taipei chinois	286	1.4	10
18	Taipei chinois	336	1.7	6	18	Suisse	279	1.4	4
19	Inde	326	1.7	9	19	Pologne	267	1.3	14
20	Suisse	311	1.6	4	20	Émirats arabes unis (1)	253	1.3	-6

# 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

b) Les contraintes de la géographie physique ...  
... corrigées d'un zeste de géostratégie (cf. cours n°6).

Map of the World Oceans, January 2015



## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

c) Des « infrastructures » de facilitation des transports et des déplacements :

1. domaine immatériel : la normalisation et la réglementation
  2. domaine de la sécurité maritime : signalisation physique, infras de suivi et de gestion des flux physiques, moyens de géolocalisation & de télécoms
  3. domaine des contenants : les flottes de bateaux et les conteneurs
  4. domaine des plateformes d'échanges
- ... autant de domaines où les états interviennent au moins comme régulateurs, voire comme acteurs directs.



# 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

## 1. Domaine immatériel : normalisation et réglementation :

### Rappels ...

#### M.06. GP DES RESSOURCES DE LA MER

##### Normalisation et réglementation :

- l'organisation maritime internationale (OMI) :
  - agence spécialisée de l'ONU, participation active de tous les états, et pas seulement « maritimes » (>170 membres), basées à Londres
  - veille au corpus de règles & normes destinées à faciliter les transports
- l'OIANM : organisation internationale pour les aides à la navigation maritime :
  - en cours de création (27/08/2024), à la suite de l'association AISM
  - supervision des moyens d'aide à la navigation
  - basée dans le grand port maritime de Saint-Germain-en-Laye
- l'organisation hydrographique internationale (OHI) = les cartes marines
- indirectement, l'organisation mondiale du commerce (OMC) :
  - facilitation des échanges par réduction des obstacles au commerce
  - au titre des barrières non tarifaires, supervision du domaine et promotion de techniques ou de règles, notamment douanières, facilitant les échanges..

Le lundi 28 octobre 2024

GPECO Cours n°06 : GP des ressources alimentaires

21

#### M.06. GP DES RESSOURCES DE LA MER

##### Normalisation et réglementation :

- corpus du droit international :
  - convention de Montego Bay (UNCLOS, United Nations Convention on the Law on the Seas) de 1982 : définition de la souveraineté et du pavillon des navires
  - convention SOLAS (Safety Of Life at Sea) : traité international de 1974, destiné à définir le système mondial de sécurité maritime (prévention, suivi, secours)
  - usage « privé » et gouvernemental des détroits et canaux : ex. convention de Montreux (passage par les détroits du Bosphore et les Dardanelles)
- les grands principes de la circulation maritime
  - liberté de circuler sur les mers (cf. # sur appropriation de la mer)
  - chaque navire est doté d'un pavillon (= une nationalité)
  - les États, avec leurs marines de guerre et leurs moyens de service public sont chargés d'assurer la régulation et la sécurité dans les zones maritimes
  - tout usage de la mer a l'obligation d'être en état de **sûreté** (état et équipement du navire, qualification équipage), d'agir en **sécurité** (météo, état de la mer, position, prudence) et de porter **secours** (assistance ...).

Le lundi 28 octobre 2024

GPECO Cours n°06 : GP des ressources alimentaires

22

## 4.1.2. GP DU TRANSPORT MARITIME

### 2. Domaine de la sécurité maritime :

- de l'OMI dérive différents systèmes de sécurité (immatériel, cf. supra)
- responsabilité confiée aux états (conventions UNCLOS & SOLAS)
- moyens étatiques de surveillance et de vérification du trafic ainsi que de secours et de sauvetage :
  - sémaphores, stations radar
  - fonction de « garde-côtes » confiée aux marines de guerre ou à des forces +/- militaires
  - fonction assistance aux navires : moyens navals et aériens
- des références complète, fiables et à jour pour la navigation :
  - cartographie et hydrographie maritime (rivages, profondeurs, courants, dangers)
  - le plus souvent confié aux états (le SHOM en France)
  - des systèmes météorologiques d'observation et de prévision
- des moyens de suivi de la position des bateaux
- des moyens de télécommunication.

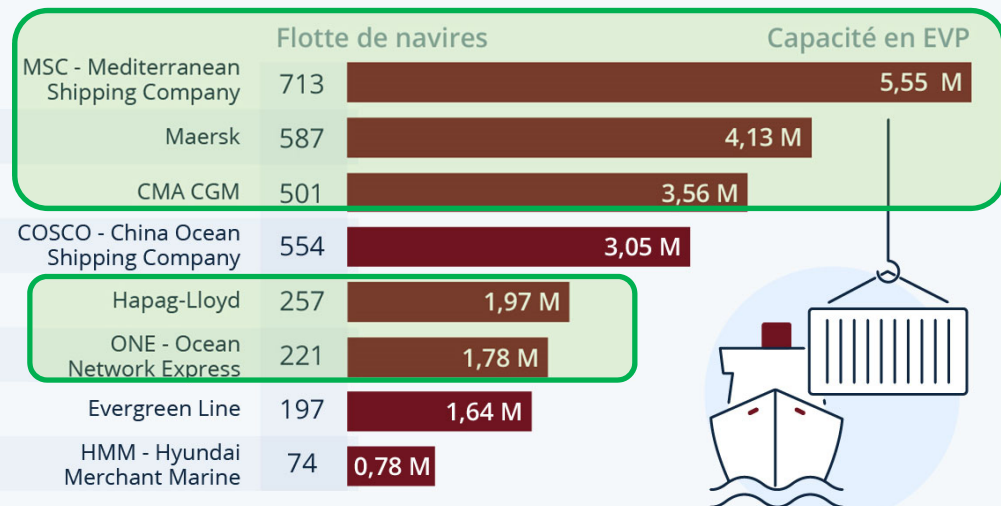
## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

### 3. Les principaux armement mondiaux :

- faible présence des états : l'armement est une activité privée
- en dépit de la position centrale de la Chine dans le commerce ...
- les grands armements européens conservent leurs positions
- renforcées par la reprise partielle post Covid, moins favorable aux opérateurs chinois.

### Les plus grandes compagnies de transport maritime

Sociétés maritimes de transport par conteneurs selon la capacité en millions d'EVP\* et la taille de la flotte



En date du 18 décembre 2023.

\* EVP = équivalent 20 pieds, mesure basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres). Les sociétés indiquées représentent plus de 80 % de la capacité mondiale.

Source : Alphaliner

## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

### 4. Domaine des plateformes d'échanges :

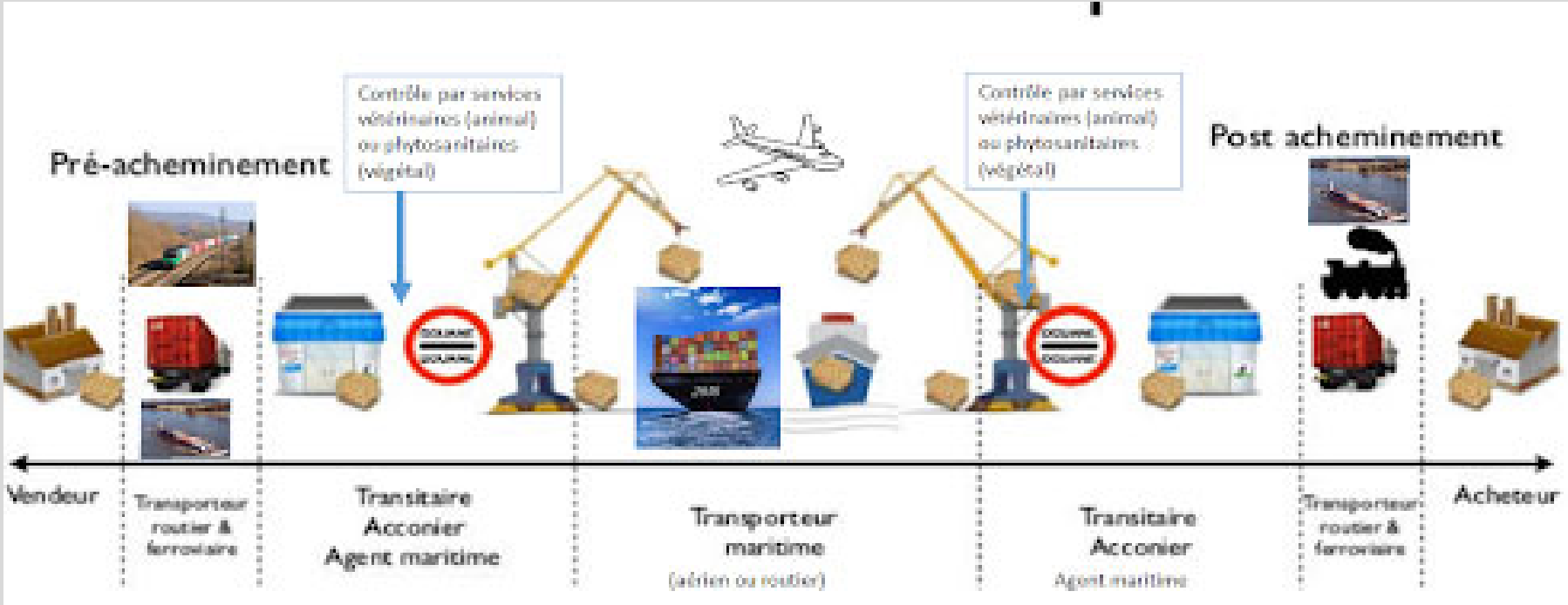
- des instances publiques « autorités concédantes »
- des opérateurs privés ou publics « concessionnaires »
- un seul point à retenir : les états ne sont jamais bien loin, soit opérateurs +/- directs, soit « régulateur et protecteurs ».

### Principales fonctions de ces infrastructures :

- des ports :
  - facilités portuaires pour le ravitaillement et l'entretien des navires
  - quais de chargement et déchargement
- moyens de gestion arrière des flux :
  - zones sous douanes
  - stockage et logistique
  - intermodalité
- des flottes : portes conteneurs, vraquiers, autres.

# 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

Les responsabilités des états dans un transport maritime



Concession  
...  
Sécurité  
Douane

Sécurité maritime  
Contrôle pavillon

Concession  
...  
Sécurité  
Douane

## 4.1.2. GP DU TRANSPORT MARITIME

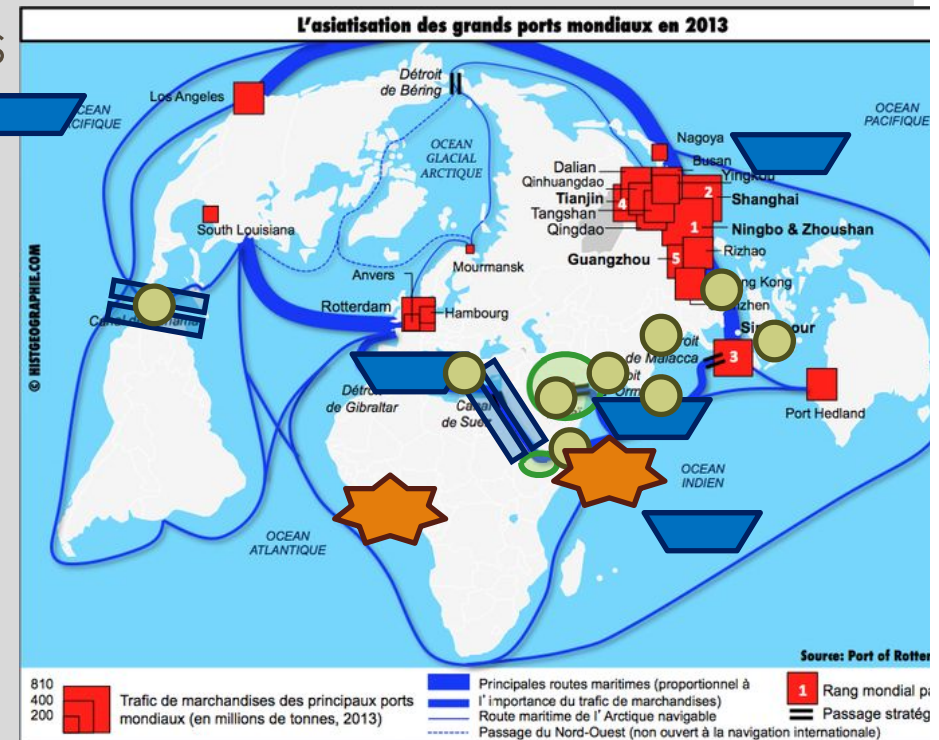
d) Des états présents à tous les niveaux

La valorisation des lignes d'échanges :

- investissements dans des infrastructures (Dubai, Djibouti)
- les canaux de Suez et Panama : doublement récent des capacités

La sécurisation des routes maritimes

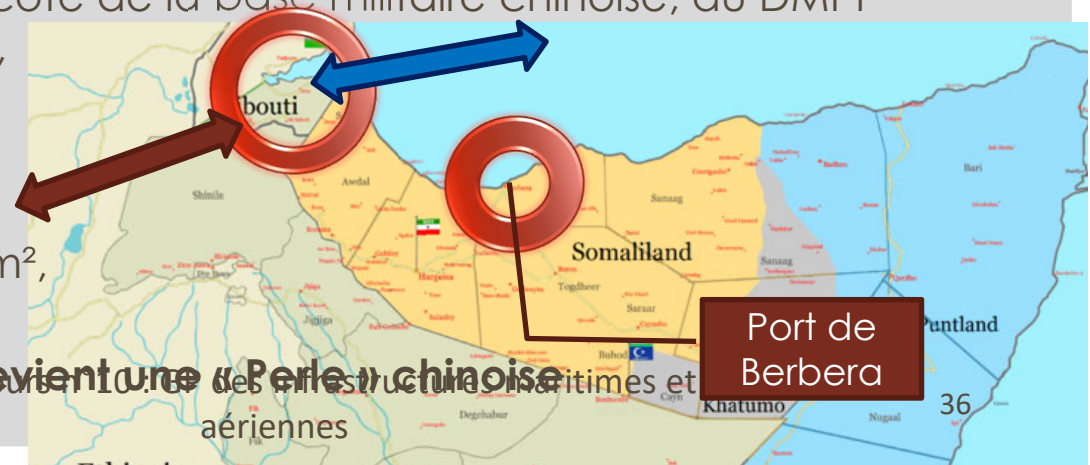
- actions ou présence militaires :
  - positionnement des flottes US
  - bases & facilités portuaires
  - missions de sécurisation
- par des investissements :
  - le débouché maritime vital pour la Chine
  - la stratégie du « collier de perles » :
    - île de Hainan, Sihanoukville,
    - Birmanie, Bangladesh, Sri-Lanka
    - Pakistan, **Djibouti**, Grèce.



## 4.1.2. GP DU TRANSPORT MARITIME

Un exemple, la « Perle » de l'accès à la mer de l'Éthiopie :

- financement par l'UE de la route Djibouti → Addis Abeba (2005)
- investisseurs privés, financer des infrastructures commerciales rentables :
  - compagnie des EAU *DP World* (Dubai Ports World), concessionnaire depuis 2006 du terminal pétrolier + conteneurs de *Doraleh* à Djibouti
  - concession en mai 2016 du port de Berbera (Somaliland) à un consortium conduit par *DP World* (51%), le Somaliland (30%) et l'Éthiopie (19%)
- concurrence de la Chine, mep d'une base militaire à Dj en 08/2017
  - ... banques (BCDI) et gouvernement chinois pour la rénovation de la voie ferrée Djibouti-Addis Abeba, en 2017 ...
  - ... et résiliation en février 2018 de la concession du port de Doraleh à *DP World*
  - → inauguration en 2018, à côté de la base militaire chinoise, du DMPP (*Djibouti Multi Purpose Port*), 580M\$ financé à 85% par l'*EXIM Bank of China*
  - et projet « à 10 ans » de DITFZ (zone franche de 48km<sup>2</sup>, investissement de 3,5G\$)



➤ **Bascule d'influence → Djibouti devient une « Perle » chinoise**

## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

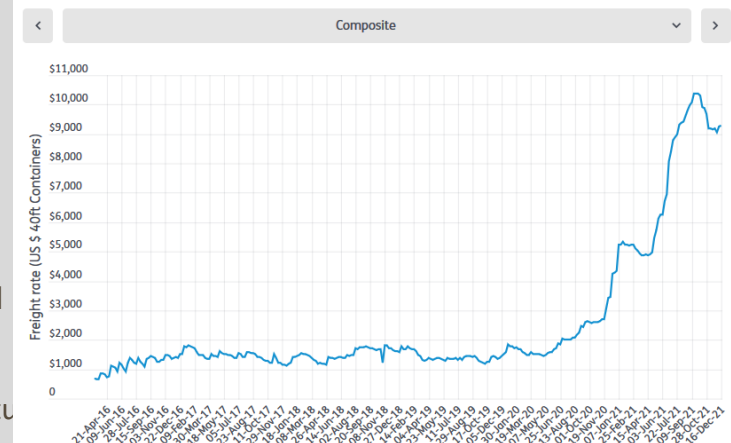
### Sortie de crise sanitaire perturbée et incertaine :

- reprise vive au déconfinement de 2020
- mais les moyens physiques ne suivent pas :
  - sous-investissement dans les containers depuis 2018
  - les flux physiques bateaux / containers / marchandises sont désorganisés
  - manque de main d'œuvre qualifiée (logisticiens, grutiers) ou non (conducteurs de camions)
- durcissement des mesures de sécurité, de contrôles sanitaire, application des nouveaux droits de douane
- conséquences :
  - → **délais d'attentes élevés** au chargement, au déchargement et à l'acheminement
  - → **pénuries** : pour les affréteurs pour trouver des containers et navires
  - → **décuplement des prix** : de 1700\$ en 2019 pour un container de 40 pieds de Shanghai à Rotterdam, 18 000\$ en octobre 2021, puis à 13 500\$ fin 2021 → effet inflationniste

#### World Container Index

assessed by Drewry\*

A weighted freight rate assessment of eight major east-west trades

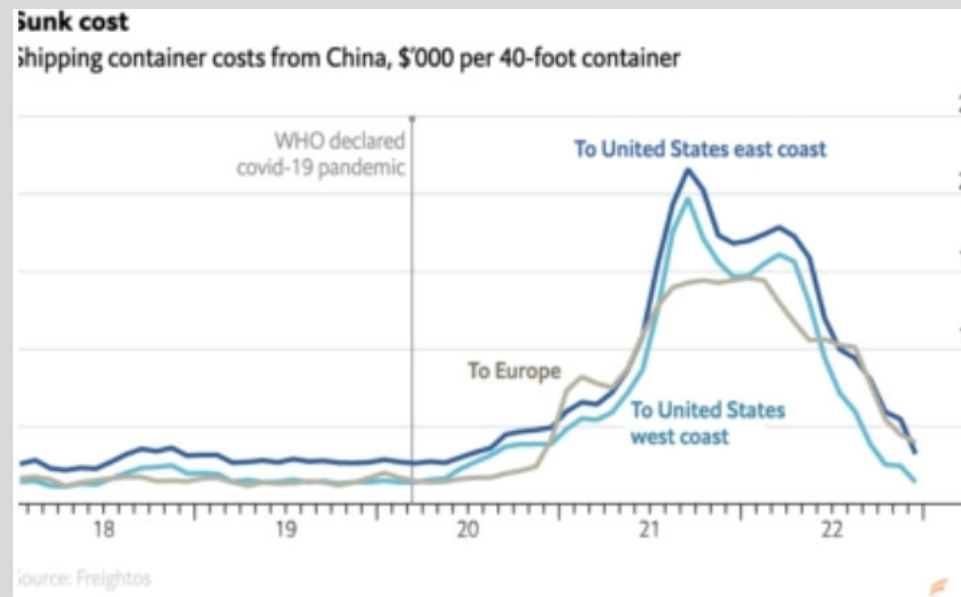




## 4.1.2. GÉOPOLITIQUE DU TRANSPORT MARITIME

### De fait, maintien de perturbations sur ce marché :

- crise des coûts élevés de l'énergie (inflation et Ukr)
- reflux de ces coûts (pétrole) en 2023-24, mais tensions géopolitiques + guerres + contraction commerce



## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

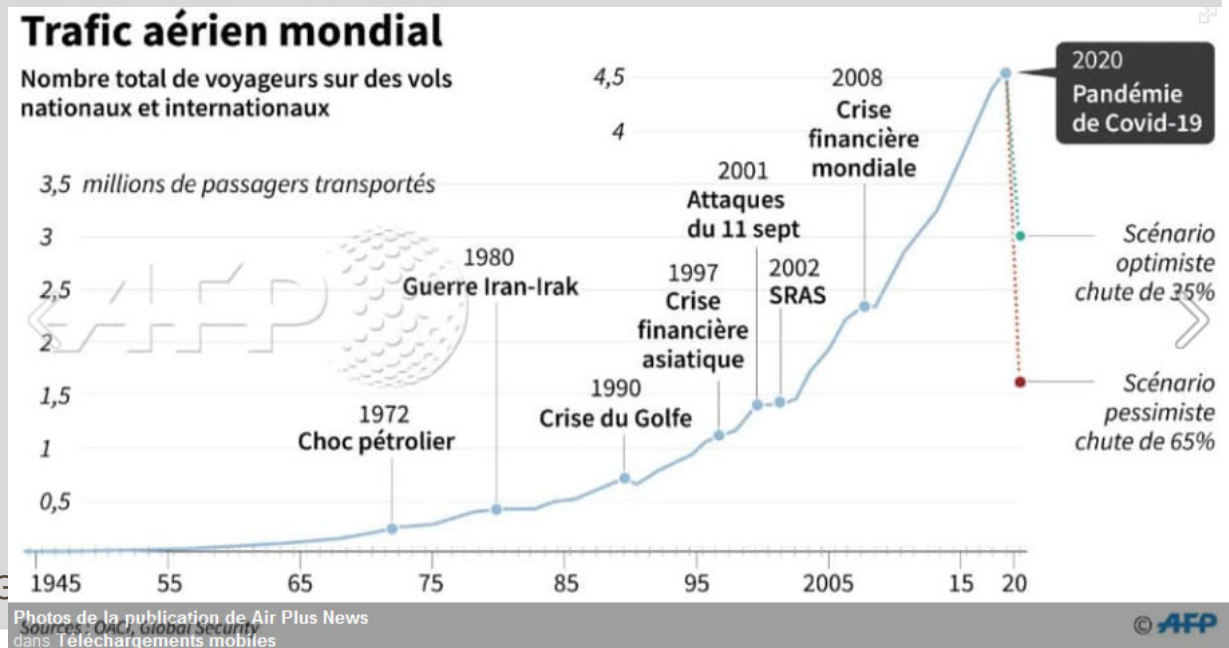
*Mutatis mutandis*, situation très comparable au transport maritime.

L'importance économique du secteur :

- très haute valeur ajoutée des contenus transportés
- imposé par un moyen de transport (l'avion), des infrastructures aéroportuaires et un carburant aux coûts très élevés
- enjeu (cf. intro cours) de l'ordre de 3T\$ / an.

Éléments chiffrés sur l'état du transport aérien :

- plus de 4 000 millions de passagers transportés en 2019
- croissance tirée par la Chine et l'Inde

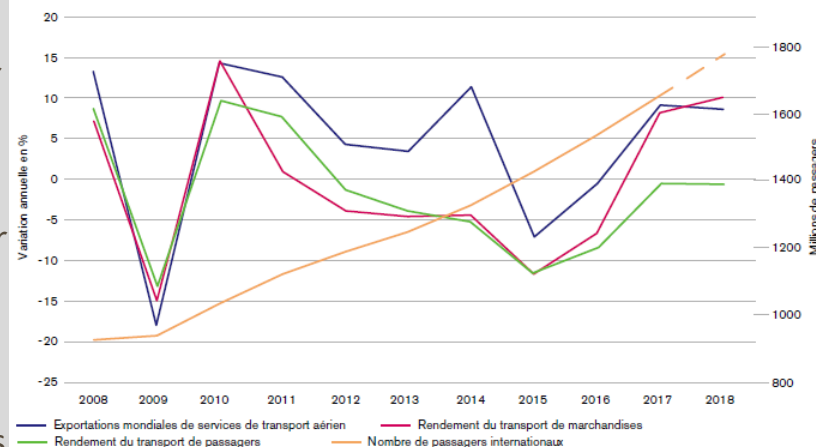


## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

### Histoire de l'économie des transports aériens :

- des balbutiements pour un marché de niche avant la WWII
- la convention de Chicago en 1944 => mise en place de l'OACI (ICAO), organisation de l'aviation civile internationale, basée à Montréal
- une 1<sup>ère</sup> phase de développement selon deux modèles :
  - libéral / énorme marché intérieur aux USA (& Amériques)
  - étatique et inter-étatique en Europe
- chocs pétroliers vs. innovation technologique → plateau du développement entre 1980 et 2000
- le « triple choc » de l'an 2000 :
  - émergence des BRICS : la croissance du trafic est tirée par l'Asie
  - diversification des émirats, excellence asiatique (Singapour Corée)
  - innovation organisationnelle des low costs en Europe.

Exportations mondiales de services de transport aérien et rendement du transport aérien de passagers, 2008-2018  
(Variación porcentual anual y millones de pasajeros)



8%

Augmentation des exportations mondiales de services de transport aérien en 2018

Le mercredi 27 novembre  
2024

GPECO Cours

Source: Estimations de l'OMC, Association du transport aérien international (IATA) et Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le nombre de passagers aériens internationaux en 2018 est estimé par le Secrétariat de l'OMC.

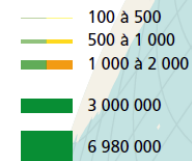
## 4.1.3. GP DU TRA

### Topographie des TA :

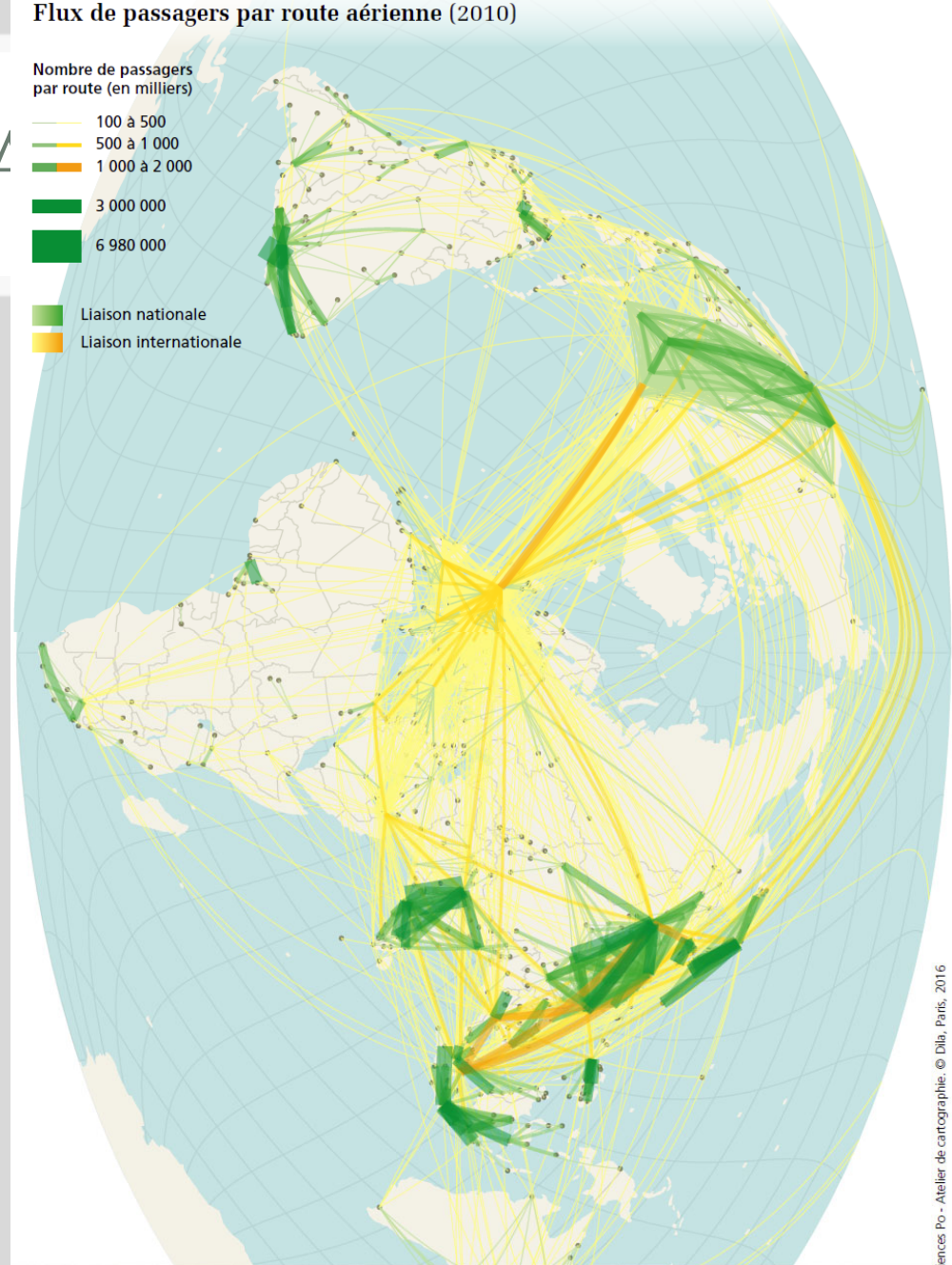
- plus libéré de la géographie physique que le transport maritime
- vols intérieurs dans les pays vastes (USA, Chine, Inde, Indonésie, Brésil, Russie)
- vols internationaux :
  - Europe, Asie du Sud-Est, Moyen-Orient
  - transocéaniques
  - points de concentration du trafic = grands *gateways* mondiaux.

Flux de passagers par route aérienne (2010)

Nombre de passagers par route (en milliers)



Liaison nationale  
Liaison internationale



## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

Structure de ce secteur économique

- régulateurs mondiaux (OACI), régionaux (Chine, USA, Europe = EASA) et nationaux (DGAC) : traités, normes d'interopérabilité et de sécurité
- composante infrastructures :
  - concessions aéroportuaires : relations concédants / concessionnaires
  - et infrastructures de surveillance du trafic et de sécurité aérienne
- composante flottes d'avions :
  - propriété des compagnies aériennes ou louées (AerCap, ILFC ...)
  - maximisation du rendement du capital (sur la métrique du  $\$.h^{-1}.siège^{-1}$ )
  - → remplir les avions et les faire tourner au maximum
- entre les exploitants d'avions et les infrastructures :
  - régulation par les droits de trafic, la circulation & les règles environnementales
  - services aux compagnies et aux voyageurs financés par taxe / billets.

Un objectif / deux impératifs :

rendement / sécurité et interopérabilité.

## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

Rôle et jeu d'acteurs des états (finalités économiques) :

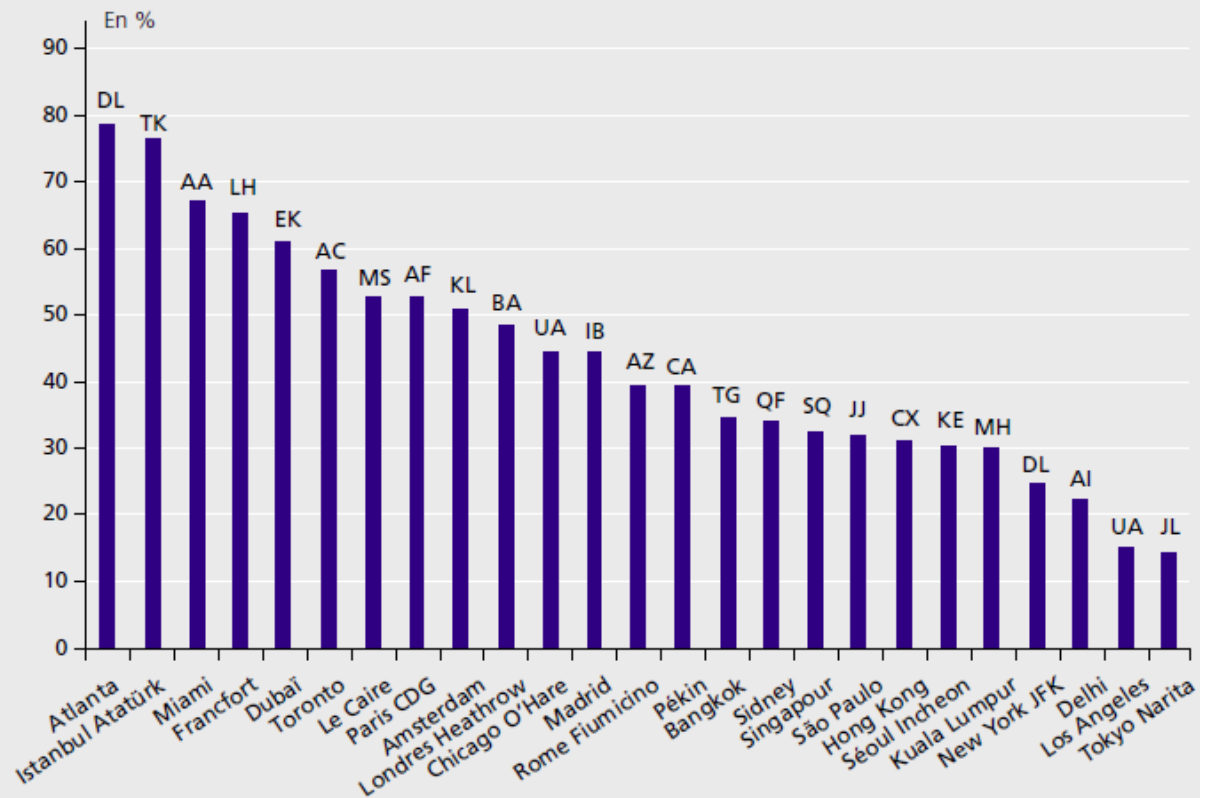
1. une tradition pas encore disparue d'acteurs directs du secteur :
  - les compagnies nationales (Air France, Emirates ...) et des opérateurs para-publics (Aéroports de Paris)
  - des administrations dédiées au transport aérien (OACI, Europe, USA, DGAC) et des fonctionnaires du transport aérien
2. des politiques industrielles pour soutenir l'initiative privée :
  - compagnie du Golfe arabo-persique : Emirates, Qatar Airways
  - soutien résiduel aux anciens monopoles nationaux : Air France ... et KLM
3. la politique dans l'activité d'autorité concédante :
  - l'attribution des concessions aéroportuaires
  - la rétention ou la préférence dans les créneaux de vol
  - l'usage de la sécurité (technique et LAT ) comme barrière à l'entrée ?
4. débat sur les externalités du secteur :
  - vu des compagnies : un secteur « vache à lait » qui paye en taxe plus que les externalités négatives de son activité ?

## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

Le rôle de « l'autorité concédante » dans la mise en place d'un hub :

- hub = plateforme de concentration du trafic
- confère un avantage pour la Cie qui en dispose
- = quasi-monopole

Une compagnie aérienne, une plateforme ou la force différenciée de la stratégie de hub



Le mercredi 27 novembre  
2024

GP Part des sièges disponibles de la compagnie du hub par rapport à l'ensemble des sièges disponibles au départ de la plateforme dans la semaine du 19 octobre 2015\*

## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

Rôle et jeu d'acteurs des états (finalité de souveraineté) :

5. l'aéroport est un lieu d'exercice de la souveraineté politique :
  - sécurité de l'aéroport, des passagers et des vols
  - contrôle des frontières :
    - politique douanière : zones sous douanes & contrôle physique des marchandises
    - politique de contrôle des passagers : sécurité nationale, antiterrorisme, immigration ... mais aussi supervision des voyages d'affaire et promotion touristique
6. le contrôle du ciel, obligation et lieu d'exercice de la puissance :
  - volet régalien du contrôle de la sécurité aérienne : il ne s'agit pas seulement de guider les avions à la radio, mais aussi d'avoir les moyens d'intervenir
  - moyen d'affirmer sa souveraineté sur une zone :
    - en 2013 : mise en place d'une zone d'identification aérienne (ZIA) (*ADIZ*, *air defense identification zone*) en mer de Chine orientale, contestée par USA & Japon ...
    - menace à l'été 2016 (arbitrage Philippine), d'instaurer une *ADIZ* en MdCM
7. les enquêtes-accident :
  - complexité technique → inaccessibles à la plupart des états
  - outil de rayonnement / influence des grandes puissances.



## 4.1.3. GP DU TRANSPORT AÉRIEN

Une bascule vers l'Asie qui devrait se confirmer :

- croissance des compagnies asiatiques
- tolérance réglementaire favorisant les compagnies locales :
  - droit du travail
  - droit de l'environnement
  - droit de la propriété foncière

Effet de la crise sanitaire :

- mise à l'arrêt du secteur pendant 6 mois en 2020
- soutien massif des Etats
- reprise très lente

Le mercredi 27 novembre  
2024

GPECO Cours n°10 : GP des infrastructures

Evolution du nombre de passagers aériens des principales compagnies aériennes

	Nombre de passagers (en millions)		Taux de croissance annuel moyen (en %)
	2000	2013	
Delta (avec Northwest)	165	165	0,0
Southwest	64	108	4,1
China Southern	17	92	13,9
United (avec Continental)	132	90	-2,9
American Airlines	86	87	0,1
Ryanair	7	82	20,8
China Eastern	9	80	18,3
Air France-KLM	55	78	2,7
Air China	8	78	19,1
Lufthansa	41	76	4,9
IAG Group (BA + IB)	63	67	0,5
Easyjet	6	61	19,5
US Airways	61	57	-0,5
ANA	50	49	-0,2
Qantas	21	49	6,7
Turkish	7	48	16,0
Emirates	3	43	22,7
JAL	55	39	-2,6
<b>Monde</b>	<b>1 672</b>	<b>3 103</b>	<b>4,9</b>

## 4.1.3 FIN DES TENSIONS ENTRE LES AVIONNEURS

# OUVERTURE & TRAVAIL PERSONNEL ...

Comment se préparer ?

À la fin de chaque cours, je vous propose, de manière totalement facultative et personnelle, deux types de travaux :

- deux sujets type à creuser ... et au début de la séance suivante, on fait un corrigé rapide d'un des sujets (à l'oral, évidemment), possibilité de m'envoyer par mail vos travaux à prof@gpeco.fr :
  - S19 : « **États et transport maritime.** »
  - S20 : « **Qui est souverain dans les airs ?** »
- deux documents à lire pour la prochaine fois :
  - D19 : un article sur la [topographie de l'internet](#) ;
  - D20 : un article sur [les rivalités géostratégiques dans l'espace](#).