

## Brésil, les dimensions maritimes d'un grand émergent

*Le Brésil incarne avec l'Inde cette émergence qui projette les économies vers l'avant et change les sociétés. Ce n'est pas comme en Chine ou en Asie du Sud-Est un progrès lié à un global manufacturing. L'essentiel de l'émergence tient à son rôle de géant minier et agricole ainsi qu'à la nouvelle disponibilité pétrolière. Les changements économiques du pays ont été profonds et les gouvernements progressistes ont permis des changements sociaux. Néanmoins, le Brésil s'est enfoncé dans une double crise, une économie provoquée (baisse des prix des matières premières) et une politique (scandales de corruption, destitution présidentielle, mouvements sociaux). Néanmoins, la situation économique s'améliore et la démocratie brésilienne a désigné un nouveau président. A l'heure où va débiter le mandat sans doute bien différent (ultra libéral) de Jair Bolsonaro, l'ISEMAR se propose un tour d'horizon de l'ensemble des activités liées à la mer du géant sud-américain : commerce international, ports, transport maritime, offshore.*

### Une terre de matières premières

L'immense territoire dû à la colonisation portugaise de cette partie de l'Amérique du Sud forme un seul, vaste et unique état. La première richesse du Brésil se trouve dans ses terres tropicales et subtropicales avec ses cultures traditionnelles (café, sucre, fruits). La sylviculture concerne les bois sciés désormais plus industrialisés et la pâte à papier. Les grandes cultures sont monopolisées par le soja et le maïs. Une partie de la production nourrit l'élevage qui crée plus de valeur ajoutée à l'export (conteneurisé) que les grains.

L'agriculture fournit une base d'exportation colossale notamment par les ports pour alimenter les autres continents. Le pays est ainsi le premier exportateur de jus d'orange (1,4 Mt en 2017, 72% du marché mondial), de café (2 Mt, 25%), de sucre (29 Mt, 45%). Il pèse sur les marchés de viande de bœufs (2 Mt, 20%) et de poulets (3,8 Mt, 35%). La pâte à papier d'eucalyptus de plantation représente 10 Mt par an transitant par les ports du Sud.

En 2017, les exportations de soja et tourteaux ont atteint 78 Mt soit cinq fois plus qu'en 2008. Le Brésil représente un tiers de la production mondiale et la moitié du marché mondial. Le trafic se répartit entre 67 Mt de graines (54 Mt

pour la seule Chine) et 11 Mt de tourteaux (pour l'Europe). Le maïs représente lui 40 Mt exportés. Les deux graines transitent à 70 % par les ports du Sud-Est et du Sud.

L'autre grande richesse du Brésil est un sous-sol très riche. Le pays exporte d'énormes quantités de minerai de fer en grande partie extrait par le groupe minier Companhia Vale do Rio Doce. En 2018, les exportations de fer brésilien ont été autour de 390 Mt (90% de la production<sup>1</sup>) avec ces cinq dernières années un gain de 30 Mt. Les trois quarts des exportations brésiliennes se dirigent vers les ports d'Asie Pacifique dont 60% vers la seule Chine<sup>2</sup>. Les principaux ports d'exportation sont Ponta Madeira (168,4 Mt), Tubarao (102 Mt), Itaguaí (46 Mt), Ilha Guaíba (43,5 Mt), Porto de Açu (16,2 Mt).

Le Brésil était, en 2017, le quatrième extracteur mondial de bauxite avec 37 Mt. Les exportations du minerai de base ont été l'an dernier de 9 Mt. Le pays transforme lui même une partie de sa bauxite en alumine (10,5 Mt produits, 9 Mt exportés). On ajoutera encore aux exportations minières du manganèse (2,4 Mt), du phosphate (6,8 Mt) et du cuivre (1,2 Mt).

Ressources agricoles, ressources minières, ne manquaient plus que des ressources énergétiques. La nature géologique des bords atlantiques de l'Amérique du Sud offre des possibilités d'exploitation de pétrole offshore. Les champs pétrolifères pré-sel se situent sous une colonne d'eau de 1 à 2 000 m et dans une profondeur terrestre de 4 à 6 000 m. Découverts en 2006 et exploités depuis 2011, ils sont situés au Sud-Est. Aujourd'hui, l'offshore profond domine (54%) devant l'offshore conventionnel (39%) et la production intérieure (7%).

Selon BP, en 2017, le pays a produit 143 Mt et en a consommé 139 Mt. Ainsi, le Brésil avec son entreprise nationale Petrobras est devenu autosuffisant en pétrole en doublant en dix ans. Le pays exporte du pétrole brut (23 Mt dont 13 Mt pour la Chine) et en importe aussi (7 Mt). Comme tous les pays, le commerce de produits raffinés se fait dans les deux sens (4 Mt export, 21 Mt import). Une grande partie de l'activité portuaire brésilienne pétrolière

<sup>1</sup> Le reste alimente la sidérurgie nationale qui importe 25 Mt de charbon par an.

<sup>2</sup> La longue route de 45 jours contre 10 pour l'Australie qui a justifié la création du format valemex, super minéralier de 400 000 tpl.

repose sur les redistributions locales des raffinés et sur le rapatriement de l'extraction des plates-formes (85 Mt).

Le Brésil produit aussi du méthane (24 Mt) mais la consommation est supérieure de 9 Mt amenant des importations terrestres depuis la Bolivie voisine et marginalement par mer (1,5 Mt). Le pays dispose de trois terminaux de Petrobras à Pecém (2009), Guanabara Bay (2009) et Bahia (2014). Un nouveau projet concerne le port de Sergipe en 2020 avec une association entre Ebrasil 50% et Golar Power 50%.

Les trafics de conteneurs représentaient pour l'ensemble du pays 9,3 M d'evp en 2017, soit le double d'il y a dix ans. La conteneurisation brésilienne a subi néanmoins deux coups de frein, le premier avec le contrecoup de la crise européenne en 2012 démontrant la dépendance à la demande du Vieux Continent, le second avec un tassement des flux depuis quelques années (PIB négatif en 2015 et 2016). En termes de conteneurs pleins, les données de CTS indiquent pour 2017, 2,8 M d'evp pleins à l'export (environ 30 Mt) et 2,4 M d'evp pleins à l'import (25 Mt). En 2018 pour les dix premiers mois, les flux imports comme exports étaient stables.

Outre le port amazonien de Manaus, une douzaine de ports brésiliens sur la longue façade atlantique traite des volumes conteneurisés. Le port dominant est Santos (3,7 M d'evp), l'ouverture maritime de Sao Paulo. Le pays ne compte qu'un autre port millionnaire (Itajaí 1,1 M d'evp) grâce aux trafics agricoles et forestiers comme ses voisins de Paranaguá, San Francisco do Sul et Rio Grande.

#### Trafics conteneurisés des ports brésiliens (evp, 2017)

Nord	Manaus	527 122
Nord	Vila do Conde	124 323
Nord-Est	Fortaleza	283 757
Nord-Est	Suape	460 769
Nord-Est	Salvador de Bahia	301 129
Sud-Est	Vitoria	195 252
Sud-Est	Rio de Janeiro	281 473
Sud-Est	Itaguaí	282 682
Sud-Est	Santos	3 578 192
Sud	Paranagua	752 250
Sud	Sao Francisco do Sul	592 304
Sud	Itajaí	1 131 100
Sud	Rio Grande	743 717

Sources ANTAQ

#### Une faiblesse maritime, une industrie navale fébrile

Le registre maritime brésilien comptait en 2017 une centaine de navires et 3,7 Mt de port en lourd (tpl) soit un petit peu plus qu'il y a dix ans. La moitié de la flotte (en tpl) est constituée d'une trentaine de pétroliers. Le reste est constitué d'une poignée de vraquiers et cargos ainsi que de quelques porte-conteneurs. Le contrôle économique brésilien de navires immatriculés à l'extérieur est surtout présent dans le vrac et le pétrole.

#### Le port de Santos



Photo I. Pontes

De fait, la flotte brésilienne est dans la mouvance des deux géants nationaux, le groupe minier Vale pour les vraquiers et le groupe pétrolier Petrobras (via Transpetro). Le premier s'était constitué à partir de 2008 de 35 valemex auxquels s'ajoutaient 16 autres affrétés. Le groupe minier a vendu sa flotte en propriété devant plusieurs difficultés (tassement du marché, réticences chinoises). Vale s'est engagé dans une seconde vague de supers minéraliers (32) entre 2018 et 2019 mais en accord avec les Chinois (constructeurs, opérateurs).

La conteneurisation nationale ne repose plus que sur la petite flotte de Log-In Logistica Intermodal. Alliança a été avalée par Hamburg Süd en 1998 et Libra disparue dans CSAV en 1999. Le rachat d'Hamburg Süd par Maersk a obligé ce dernier à vendre Mercosul Line (4 navires) sa filiale de cabotage brésilienne en décembre 2017 à CMA CGM, le groupe danois conservant la marque Alliança.

La construction navale brésilienne repose uniquement sur des commandes nationales soit ces dernières années essentiellement des pétroliers et quelques porte-conteneurs. Le pays a voulu grâce à sa nouvelle économie pétrolière faire renaître l'industrie navale par une forme de protectionnisme sous le terme de "contenu local". Ainsi, la construction navale, qui avait connu une première période active dans les années soixante-dix, a repris un nouvel élan en 2003 dans la mouvance pétrolière revitalisant les anciens chantiers et amenant la création de nouveaux.

Au cœur de la relance navale brésilienne il y a donc deux programmes liés à Petrobras. Le premier avec la commande d'une cinquantaine de pétroliers pour doubler la flotte de Transpetro avec l'appui d'un fonds maritime d'Etat. Le second avec une commande d'une trentaine de navires sondes pour l'offshore via une société d'investissements dédiée (Sete Brasil, regroupant des intérêts brésiliens et étrangers) pour construire, posséder et exploiter la flotte affrétée par Petrobras.

La crise de Petrobras (gestion, surendettement) a emporté les deux programmes navals avec elle et avec eux les constructeurs brésiliens dont certains engageants des

acteurs internationaux (Sembcorp, Keppel, Fincantieri). Le résultat est un coup très dur à l'industrie brésilienne (12 chantiers fermés, 44 000 emplois supprimés sur 82 000) et beaucoup d'hypothèques sur son avenir.

### Les politiques portuaires d'Etat

Le Brésil est la plus grande économie d'Amérique latine. Néanmoins, les politiques économiques du pays n'obéissent visiblement pas à une stratégie clairement définie et à long terme. Le secteur public autant qu'une bonne partie du secteur privé sont réactifs, c'est-à-dire, qu'ils agissent en fonction du présent. Donc, il n'existe ni stratégie cohérente pour transformer le pays, ni continuité, liée surtout au changement de gouvernement. Selon le Forum Économique Mondial – WEF, le Brésil occupe la 65<sup>ème</sup> position sur 137 pays, en tant qu'infrastructure de transport, selon l'indice de compétitivité mondiale (exercice biennal 2017-2018). Le pays se positionne derrière les autres pays du groupe BRICS.

Les problèmes structurels restent toujours à charge du secteur privé toujours en quête de compétitivité. Le secteur des ports privés (TUP) possède un large tissu de ports spécialisés dans la manutention des vrac liquides (88% des flux nationaux), des minerais (80 à 90%) et des produits agricoles (40%). Ainsi les deux tiers du trafic national brésilien passent par les TUP.

Nombreux sont donc ceux qui aujourd'hui militent, comme la Confédération Nationale de l'Industrie (CNI), en faveur de la réduction du "coût de production du Brésil" : amélioration des infrastructures, portuaires notamment, baisse de la fiscalité pénalisante, bureaucratie tatillonne, baisse des coûts salariaux... En plus, le taux d'investissements est faible, 17,6% du PIB ces 10 dernières années, contre une moyenne de 23% pour l'ensemble de l'Amérique latine.

Au Brésil, le système de transport à des niveaux d'efficacité inégaux dans le fonctionnement des moyens de transports. La conséquence en est l'utilisation intensive du mode de transport routier pour les cargaisons, malgré les 8 500 km de côtes et les 41 635 km de voies navigables peu utilisés. Au delà, connaissant l'existence des goulots d'étranglement, le gouvernement a inclus au Programme d'Accélération de la Croissance (PAC), créé en 2007, un secteur responsable pour la logistique de transport.

Le Programme d'Investissement en Logistique (PIL) a été créé en 2012 par le gouvernement de Dilma Rousseff pour résoudre les problèmes historiques du secteur des transports. Le PIL visait à accroître les investissements dans les infrastructures logistiques, qui pourraient être réalisées par le biais de concessions ou de financements directs, pour des entités publiques ou privées.

Le gouvernement a engagé ensuite une nouvelle réforme portuaire en 2013 avec l'objectif de favoriser la participation des capitaux privés aux projets d'infrastructures. La nouvelle loi sur les ports régit l'exploitation par le gouvernement fédéral du Brésil, directement ou indirectement, des ports et des installations portuaires, et des activités exercées par les opérateurs portuaires. L'exploitation indirecte du port et des installations portuaires qui y sont situées se fera par concession de bien public. L'exploitation indirecte des installations portuaires situées en dehors de la zone du port se fera par autorisation, aux termes de la présente loi. Le partenariat public-privé devant se concrétiser par des contrats de concession entre le gouvernement et le privé.

En 2014, a été publié le règlement SEP/PR n° 03 qui institutionnalisait, le Plan National de Logistique Portuaire – PNLP et les autres instruments. En 2015, le gouvernement a annoncé la deuxième étape du PIL. Trois ans après l'annonce du PIL, trois des 50 zones planifiées ont fait l'objet d'appels d'offres, toutes situées dans le port de Santos (SP).

Selon les expertises, le programme n'a pas produit les résultats escomptés. L'accomplissement est très faible comparé à ce qui avait été prévu. Le PIL a été interrompu sous le gouvernement du président Michel Temer et les projets ont commencé à constituer le portefeuille des programmes *Avançar* et *Avançar Parceria* (Avancé et Partenariat Avancé). Le programme *Avançar* était destiné aux travaux publics. Tandis que le programme *Avançar Parceria* ou Programme de Partenariats d'Investissement (PPI) conclut des contrats de partenariat entre l'État et l'initiative privée et d'autres mesures de privatisation.

Depuis mai 2016, lors du lancement du programme de concessions, 22 terminaux ont été accordés au secteur privé. Six autres terminaux portuaires, qualifiés dans le cadre du PPI, seront soumis à la procédure d'appel d'offres en 2019, plus précisément le 5 avril. Les zones sont situées dans l'État du Pará (Port de Belém et Port de Vila do Conde).

### Le développement de l'Arc Nord et poids du trading

Selon l'Agence Nationale des Transports par voies navigables et maritimes (ANTAQ), de 2010 à 2017, il y a eu une augmentation de 22,7% de fret dans les ports publics (37 ports); de 32,9% dans les terminaux privés (144) ; et au total, une croissance de 29,3%. Une partie de la croissance observée dans le secteur portuaire brésilien peut être expliquée par la bonne performance des ports de l'Arc Nord (une ligne imaginaire qui traverse le territoire brésilien au Parallèle 16° Sud).

Les principaux ports agroalimentaires composant ce segment logistique sont Itacoatiara (État de l'Amazonie),

Santarém et Barcarena (État de Para), Santana (Etat de Amapa), São Luís (Etat Maranhao), Salvador et Ilhéus (Etat de Bahia). Ils offrent la distance la plus courte entre les zones de production agricole (les États de Mato Grosso, Tocantins, Piauí et Bahia) et les ports d'exportation.

La manutention de marchandises a augmenté de 80% en 2017 dans les cinq ports d'Arc Nord : Barbacena, Miritituba et Santarém (Etat de Para), Itacotiara (Etat d'Amazonie) (terminaux privés) ; Porto Velho (État de Roraima), Itaqui (Etat Maranhao) (terminaux publics). Une partie de la croissance s'appuie sur des volumes supplémentaires de soja et de maïs.

Le secteur a également enregistré un renforcement des nouveaux entrants sur le marché d'exportation du soja et du maïs en 2017, ce qui a accru la concurrence et réduit les marges. Le terminal de grains du Maranhão (Tegram), situé dans le port d'Itaqui témoigne des investissements internationaux. La joint-venture entre la Louis Dreyfus Company (LDC), l'Amaggi et la société japonaise Zen-Noh Grain exploite l'un des quatre entrepôts du Tegram. Les trois autres entrepôts sont exploités par Glencore, NovaAgri et CGG Trading.

L'américaine Cargill, la plus grande entreprise agroalimentaire du monde, franchit une nouvelle étape pour accroître sa compétitivité dans les ports brésiliens. Il a acheté un autre terminal de grain au port de Santos - en consortium avec LDC. La société a terminé l'année 2017 à la deuxième place des exportations de soja et de maïs au Brésil, derrière Bunge, selon l'agence maritime Williams, avec 12 millions de tonnes et une croissance de 39% par an.

La plus grande entreprise exportatrice d'agroalimentaire brésilienne, l'américaine Bunge, est présente dans les ports de Rio Grande, de São Francisco do Sul, de Paranaguá, de Santos, de Vitória, de Salvador, de São Luís et d'Itacotiara. Le terminal intégrateur portuaire Luiz Antônio Mesquita, au port de Santos, plus connu sous le nom de Tiplam de l'entreprise VLI (37,6% de la Vale, 26,5% de la Brookfield, 20% du groupe japonais Mitsui et 15,9% du gouvernement brésilien) a traité 36 millions de tonnes dans les ports en 2017.

### Les projets portuaires

Le Porto Central est une entreprise commune du port de Rotterdam et de l'entreprise brésilienne de logistique TPK. Le projet a été autorisé et la valeur estimée des installations est budgétisée à 530 M€. Situé au centre de la côte brésilienne au sud de l'État d'Espírito Santo, il est conçu pour être un complexe portuaire industriel multifonctionnel en eau profonde, desservant différents types d'industries, telles que le pétrole et le gaz, l'énergie,

l'approvisionnement en mer, les conteneurs, les marchandises diverses, l'agroalimentaire, les mines...

Le port de São Mateus se situe aussi dans l'État d'Espírito Santo, et est contrôlé par l'entreprise Petrocity Portos. Le port en eau profonde est en cours d'autorisations et il est prévu pour fonctionner en 2021. Le projet est budgétisé à hauteur de 500 M€. La méga entreprise brésilienne Odebrecht a signé un accord avec Petrocity pour le construire. Le terminal devait exclusivement concerner le secteur pétrolier et gazier, mais le projet a été restructuré et englobera désormais des terminaux spécialisés dans le transport de véhicules et de pierres ornementales.

Terminal à conteneurs du port de Pecém



Le port du Pecém se trouve dans l'Etat du Ceará, au Nord-Est du Brésil, le terminal portuaire été inauguré en 2002. C'est un terminal *off-shore* avec 17,5 m de profondeur à une distance de 2 km de la côte. En ce qui concerne la manutention de marchandises, le port traite pour l'instant une vingtaine de millions de tonnes. L'autorité portuaire CIPP, responsable pour gérer le ZIP, a vendu pour le prix de 75 M\$, 30% au port de Rotterdam.

Le port d'Açu en opération depuis 2014, avec une superficie totale de 130 km<sup>2</sup>, 17 km de quai et une profondeur pouvant aller jusqu'à 25 m. Il comporte 9 terminaux répartis en zones *offshore* et *onshore*. La société Prumo est responsable du développement du complexe en partenariat avec le Port d'Antuérpia Internacional (PAI), filiale de l'autorité portuaire.

Le port de Santos (125 Mt) représente un tiers du trafic national. A court terme, le trafic pourrait gagner encore 100 Mt justifiant des travaux (« Santos 17 ») d'approfondissement pour les porte-conteneurs géants. Au delà, le projet *Santosvlakte* vise à agrandir le port avec la construction d'un complexe de terminaux en eau profonde en dehors de l'estuaire, au large de la côte de Guarujá.

Paul TOURET, Igor PONTES, Camilla PISANO