

RAPPORTS

Direction générale  
des Infrastructures,  
des Transports  
et de la Mer

Direction des Affaires  
maritimes

Mission de la Flotte  
de Commerce

2012

# Analyse de la conjoncture économique : le transport maritime

1<sup>er</sup> semestre 2012



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



**ANALYSE  
DE LA CONJONCTURE ECONOMIQUE :  
LE TRANSPORT MARITIME**

**1<sup>er</sup> SEMESTRE 2012**



**CONTACT**

**Lisa SUTTO**

**Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer  
Direction des Affaires Maritimes  
Mission de la Flotte de Commerce  
Tél. +33 (0)1 40 81 73 22**

**Email : [lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr](mailto:lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr)**



## NOTE LIMINAIRE

En application du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et notamment son article 5.3.5, la Mission de la Flotte de Commerce assure le suivi des entreprises armant des navires de la flotte de commerce et des questions économiques liées à leur activité.

### La Mission de la Flotte de Commerce

La Direction des Affaires Maritimes élabore et met en œuvre la politique maritime de la France dans le domaine du transport maritime. La Mission de la Flotte de Commerce, placée auprès du Directeur de la mer, est en charge de la promotion du développement du pavillon national, de l'encadrement des activités liées à la propriété et à l'exploitation des navires, du soutien à la flotte de commerce et de services.

Dans le cadre de ses attributions, la Mission assure un suivi permanent des évolutions du secteur du shipping français. Elle collecte les données concernant l'état de la flotte de commerce sous pavillon français et édite les documents statistiques selon une périodicité semestrielle.

Ce volet de veille statistique s'accompagne d'un travail d'analyse économique des différents secteurs du transport maritime (transport conteneurisé, transport de vracs secs et liquides, transport de passagers), qui donne lieu à une publication semestrielle prenant en compte le contexte national et mondial dans lesquels évolue le transport maritime. Les deux volets « statistiques » et « économie » fournissent l'ensemble des éléments qualitatifs et quantitatifs nécessaires à évaluer, à travers le positionnement des compagnies françaises face à la concurrence internationale, le degré de réalisation des objectifs de promotion de l'emploi et de la compétitivité du pavillon.





## SOMMAIRE

<b>ÉDITORIAL.....</b>	<b>1</b>
<b>1. CONTEXTE GLOBAL .....</b>	<b>3</b>
1.1 SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE .....	3
1.2 SITUATION ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE.....	5
1.3 SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE DU SECTEUR DU SHIPPING .....	5
<b>2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR DE TRANSPORT .....</b>	<b>8</b>
2.1 TRANSPORT DE CONTENEURS.....	8
2.2 TRANSPORT DE VRACS SECS .....	11
2.3 TRANSPORT PÉTROLIER ET DE GAZ .....	13
2.4 TRANSPORT DE COURTE DISTANCE.....	16
2.5 LE SECTEUR DES SERVICES OFFSHORE .....	20
<b>3. CONCLUSIONS.....</b>	<b>21</b>



## ÉDITORIAL

Les premiers mois de 2012 ont vu l'entrée en récession de plusieurs pays en Europe et une croissance atone s'installer dans la plupart des économies avancées. Les politiques d'austérité menées en zone Euro et aux Etats-Unis ont comprimé la consommation et la demande de produits asiatiques. Sur les premiers quatre mois de l'année, les trafics conteneurs entre l'Asie et l'Europe ont baissé de 3% par rapport à l'année précédente. Les tendances baissières observées au cours de ces premiers mois devraient se confirmer sur l'ensemble de l'année.

Le ralentissement des économies avancées est lourd d'impacts pour les pays émergents. Le ralentissement – parfois brutal – des économies en développement, avec une baisse des investissements des secteurs industriel et des infrastructures, affecte à son tour les autres secteurs du shipping, tels le vrac sec et le vrac liquide, où les taux de fret sont toujours à des niveaux très faibles.

Les compagnies sont appelées à tenir compte de ces évolutions dans la définition de leurs stratégies de développement, alors qu'elles sont toujours confrontées à une surcapacité endémique. Les évolutions plutôt positives des taux de fret sur les lignes régulières Asie-Europe ont démontré à quel point le retour à la stabilité économique des différents marchés du shipping dépendra de la capacité des armateurs à s'adapter rapidement aux évolutions de la demande.

Mais les problèmes ne s'arrêtent pas uniquement au secteur du « deep sea ». Le cabotage est tout aussi concerné par les conséquences de la crise économique et la hausse des prix des carburants affecte l'équilibre économique de nombreux armateurs. En France, après la disparition de SeaFrance, les compagnies maritimes traversent presque toutes une mauvaise passe économique, tant au Nord, dans un contexte de forte concurrence entre modes et armements différents, qu'au Sud, où la baisse des trafics liée aux printemps arabes a eu un impact lourd sur la viabilité économique de certains services.

Le fonctionnement cyclique habituel des marchés du transport maritime semble aujourd'hui profondément perturbé et il est difficile de pronostiquer un retour à « meilleure fortune ».

La Directrice des Affaires Maritimes

Régine BREHIER

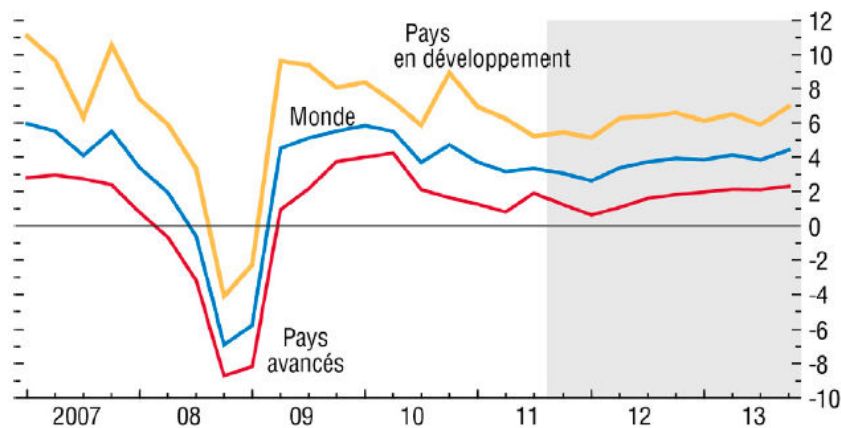


## 1. CONTEXTE GLOBAL

### 1.1 Situation économique globale

Malgré une légère amélioration des perspectives de l'économie mondiale par rapport au semestre précédent, le premier semestre 2012, n'a pas permis d'enregistrer une amélioration des principaux indicateurs de l'activité économique : l'investissement, l'emploi, la production. Au contraire, à l'exception des Etats Unis, les indicateurs montrent une détérioration de la conjoncture mondiale, marquée par le ralentissement non seulement des pays avancés, mais également de nombreux pays émergents clés. Selon les projections d'avril du Fonds monétaire international (FMI), la croissance mondiale devrait tomber de 4 % en 2011 à environ 3,5 % en 2012 à cause de la faiblesse de l'activité, des tensions géopolitiques et d'un taux de chômage toujours soutenu dans les pays avancés.

Fig. 1 – Croissance de l'économie mondiale 2004-2012 (taux annuels-PIB)



Source : FMI (2012)

Au niveau des principaux pays avancés (Europe, Etats Unis et Japon), la croissance a été freinée par le rééquilibrage des budgets et le désendettement des banques. La zone Euro a vu sa situation économique s'aggraver. Les politiques d'austérité ont accru la récession des pays les plus fragiles, touchés par la crise de la dette souveraine. D'après le FMI, l'activité devrait demeurer décevante pour l'ensemble des pays avancés, où la croissance n'avoisnera qu'environ 1,5 % en 2012 et 2 % en 2013. La création d'emplois dans ces pays devrait rester anémique, avec un impact négatif sur le chômage et, par conséquent, sur les évolutions de la demande.

Les pays émergents ne sont pas à l'abri de ces développements. Le ralentissement des pays avancés s'est traduit en effet par un affaiblissement de leurs exportations. Cette situation, couplée à un certain nombre de facteurs locaux (détérioration du climat des affaires et baisse des investissements ; durcissement des politiques économiques dans certains pays et alourdissement des charges d'emprunt ; facteurs climatiques, telles les inondations exceptionnelles qui ont touché la Thaïlande à l'automne dernier ; dépréciation des monnaies locales), a provoqué un ralentissement de plusieurs indicateurs économiques au cours du dernier semestre. Selon les prévisions du FMI, la croissance du PIB réel devrait tomber de 6,25 % en 2011 à 5,75 % en 2012, avant de remonter à 6 % en 2013, portée par l'assouplissement des politiques macroéconomiques et la hausse de la demande étrangère provenant des pays avancés.

En Extrême-Orient, le modèle de croissance de la Chine a commencé à montrer des signes de

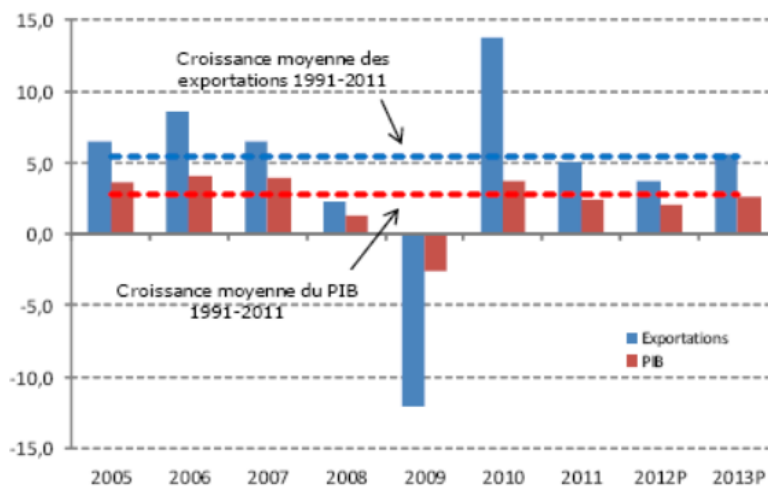
fléchissement, avec un ralentissement du taux de croissance du PIB à 8 % contre 9,2 % en 2011 et une progression plus faible de la consommation interne. L'Inde a connu un ralentissement de son économie encore plus important, avec les plus mauvais chiffres de croissance trimestrielle depuis neuf ans (de 8-9% de croissance du PIB au cours des années 2000 à 5,3 % au premier trimestre 2012). En Amérique latine, le Brésil a également subi un ralentissement dramatique de la croissance dès 2011, passée de 7,5 % en 2010 à 2,7 % l'année dernière. Quant à la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, l'activité est restée modérée dans un contexte marqué par des troubles sociaux et l'incertitude géopolitique. Dans ce contexte, les tensions au Moyen-Orient pourraient conduire à un bond du prix du pétrole, avec des impacts considérables en termes de transports et de récession mondiale.

Plusieurs facteurs pèsent ainsi sur les possibilités de reprise de la conjoncture mondiale et limitent les marges d'action des gouvernements dans les mois à venir. Les évolutions sur les marchés énergétiques restent tributaires d'un contexte géopolitique tendu et difficilement maîtrisable. En comparaison de la première phase de récession économique, en 2008-2009, la situation budgétaire de nombreux pays réduit leur capacité d'action et la possibilité de réaliser des réformes structurelles rapides et efficaces.

### Les échanges commerciaux

Trois ans après l'effondrement du commerce mondial en 2008, le premier semestre 2012 a marqué l'arrêt définitif de la courte phase de redressement des échanges enregistrée en 2010. Les échanges mondiaux ont commencé à ralentir en 2011, avec un taux de croissance de 5 % contre 14 % l'année précédente. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) estime que, en 2012, la détérioration des échanges internationaux de biens et de services devrait se traduire par un taux de croissance du commerce mondial autour de 3,7 %. Ce taux se situe largement en dessous de la moyenne de 5,4 % enregistrée au cours des 20 dernières années, en sachant que, si la crise économique perdure, il pourrait décroître encore davantage.

Fig. 2 – Croissance en volume du commerce mondial et du PIB (variation annuelle en %)



Source : Secrétariat général de l'OMC (2012)

Ce déclin du commerce mondial s'explique par plusieurs facteurs, parmi lesquels : les perturbations des chaînes d'approvisionnement dues aux catastrophes naturelles au Japon et en Thaïlande, les conflits dans les pays arabes, le manque de financement du commerce dans les pays en développement. Toutefois, le principal facteur d'explication réside dans la crise de la dette souveraine en Europe, qui a poussé les Etats à réduire leurs dépenses d'investissement et les ménages leurs consommations, avec un impact croisé sur les importations et sur les exportations. Ainsi, le rôle des pays avancés restera prépondérant dans cette contraction du commerce mondial, alors que les pays

émergents devraient continuer de l'alimenter, avec des exportations et des importations respectivement en hausse de 5,6% et 6,2%, contre 2% et 1,9% pour les pays développés.

Plusieurs risques planent à l'heure actuelle sur les possibilités de reprise du commerce mondial. Les perspectives de croissance des échanges mondiaux sont freinées par la faiblesse économique de la zone Euro, par un risque de hausse trop forte des prix des matières premières et par l'apparition de restrictions commerciales dans certains pays qui – face au contexte économique actuel – pourraient vouloir mettre en place des systèmes protectionnistes. Sur ce point, la menace sur les échanges est réelle. Le nombre de mesures protectionnistes dans le monde est passé de 220 en 2010 à 340 en 2011. Selon la Commission européenne, les entreprises européennes sont victimes d'un renouveau du protectionnisme des pays émergents en Asie et en Amérique latine. L'année dernière des mesures de restrictions aux importations ont été mises en place en Chine et dans les pays du Mercosur, qui ont considérablement augmenté leurs taxes sur tous les produits d'importation provenant d'autres pays.

## 1.2 Situation économique européenne et française

Au premier trimestre, la croissance a été quasi-nulle en Europe. Avec un taux de croissance de 0,1%, après 0,3% au trimestre précédent, la zone Euro a échappé de justesse à la récession. Si derrière ce chiffre se cachent des divergences importantes entre les 17 pays de la zone Euro, le risque reste élevé pour l'ensemble de ces pays de s'enfoncer dans une sévère récession. En effet, selon l'OCDE, le PIB de l'ensemble des pays de la région devrait reculer de 0,1% (et jusqu'à 2 % dans le scénario le plus pessimiste) en 2012. Si la croissance allemande (+0,5 %) a permis en grande partie d'éviter la récession jusqu'à présent, l'Espagne et l'Italie sont rentrées en récession (-0,3 et -0,8 % respectivement), alors que la croissance a été nulle en France.

Selon les prévisions de l'INSEE, la croissance française devrait repartir légèrement au second semestre (+0,1-0,2 %) sous l'effet d'une faible reprise des exportations grâce à un regain de la croissance mondiale et à la dépréciation de l'euro. La demande intérieure devrait également repartir modérément, après une légère progression au premier trimestre tirée uniquement par les dépenses d'énergie, mais freinée par la consommation de produits manufacturés (-0,5 %).

Toutes ces prévisions restent soumises aux aléas de l'évolution du prix du pétrole (la confirmation des tendances baissières actuellement en cours soutiendrait la croissance des pays développés et de la France) et des tensions financières. En effet, l'activité, même dans les pays non en récession actuellement, comme c'est le cas de la France, pourrait reculer si les tensions sur les dettes des pays européens les plus exposés à la crise des dettes souveraines venaient à s'intensifier.

## 1.3 Situation économique globale du secteur du shipping

Le contexte actuel caractérisé par le ralentissement des échanges internationaux et l'instabilité géopolitique de certaines régions pèse lourdement sur les volumes et la sécurité des flux maritimes. Le secteur maritime traverse depuis 2008 un cycle économique très instable, avec des crises récurrentes et des brèves périodes de relance. La dernière phase de contraction de la demande semble s'inscrire dans un horizon temporel de moyen terme et les risques qui planent aujourd'hui sur la reprise du commerce mondial d'ici 2013 réduisent la probabilité de redressement de l'activité du shipping international dans les mois à venir.

Au cours des derniers mois, les évolutions des taux de fret sur les marchés *deep sea*, aussi bien pour les porte-conteneurs que le vrac et les activités de service, témoignent que des déséquilibres importants persistent sur ces différents marchés entre la capacité de transport offerte et la demande. Par conséquent, la capacité de la filière à adapter son offre aux évolutions de la demande sera un élément essentiel, pour le shipping international, afin de parvenir à une stabilisation des taux de fret

dans les prochains mois.

Aux défis du shipping international, s'ajoutent en outre les difficultés du cabotage. Le secteur du transport *short sea* est en effet menacé, notamment dans les pays avancés, par les évolutions des prix des carburants marins, par des politiques environnementales contraignantes et par la mauvaise situation économique de plusieurs compagnies européennes.

Toutefois, malgré les difficultés dues à une conjoncture fragile, les acteurs économiques du shipping sont amenés à inscrire leurs choix dans une stratégie de plus long terme. Pour la plupart d'entre eux, le principal problème auquel se trouve à devoir faire face le secteur du shipping aujourd'hui concerne l'offre de capacité de transport, et non pas la demande. Dans une optique de plus moyen-long terme, en effet, selon les armateurs, la croissance des pays émergents devrait continuer à alimenter les différents marchés du transport maritime. Dans ces pays, la forte croissance de la classe moyenne devrait créer une nouvelle demande de transport conteneurisé, alors que l'urbanisation croissante devrait alimenter la demande de transport de matières premières, en vrac sec et liquide. Ainsi, les acteurs économiques concordent à dire qu'aujourd'hui ce n'est pas la demande qui freine la reprise des taux de fret sur les marchés, mais les augmentations continues de capacité de transport mise sur les marchés.

Or, cette évolution à la hausse de la flotte mondiale ne devrait plus perdurer très long temps. Si les livraisons de nouvelles unités vont continuer à alimenter une croissance soutenue pendant les deux prochaines années, à partir de 2014 on devrait commencer à observer une diminution graduelle des entrées en flotte. Une éventuelle inversion de tendance des évolutions des flottes reste néanmoins soumise à l'incertitude de savoir quelles pourraient être les conséquences possibles d'une poursuite de la baisse des prix des navires. Un maintien des actuelles tendances baissières pourrait, en effet, inciter les compagnies maritimes à reprendre une stratégie d'investissement et d'accroissement des flottes. Selon Safe Bulkera, les prix des nouvelles constructions ont encore des marges de réduction, notamment sous la pression des chantiers chinois. Ces prévisions sont néanmoins à nuancer à la lumière des résultats de quelques industries de la construction navale. Par exemple, le constructeur chinois GSI a annoncé un avertissement sur résultats ou *profit warning* pour la fin du 1<sup>er</sup> semestre, alors que le coréen Hyundai a souligné que les marges de réduction de prix des nouvelles constructions qui ont bénéficié de la baisse du coût de l'acier devraient commencer à se réduire. En outre, l'analyse détaillée de la conjoncture économique par secteur, développée ci-après, montre que la situation de la demande est très variable d'un marché à l'autre. Ainsi, les prévisions relativement optimistes mériteraient probablement d'être nuancées à la lumière de ces considérations.

Elles pourraient l'être aussi en relation à la situation des marchés pétroliers et aux impacts sur les coûts de carburants supportés par les armements.

Fig. 3 – Évolutions du prix du pétrole brut en dollar



Source : Bunkerworld



Au cours du premier semestre, les prix du fioul lourd ont subi une nouvelle hausse. Après être passé de 500 à 700\$ en 2011, le prix de la tonne d'IFO 380 a grimpé jusqu'à presque 750\$ entre janvier et avril 2012, avant de redescendre en dessous de 600\$ fin juin. Ces évolutions s'expliquent avec le repli du prix du pétrole au deuxième semestre 2012. Toutefois, les prévisions sur les marchés du pétrole restent incertaines. Dans la conjoncture actuelle, le FMI considère que les bas niveaux des stocks et des capacités inemployées constituent un risque de hausse important.

## 2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR DE TRANSPORT

### 2.1 Transport de conteneurs

#### Évolutions récentes sur le marché du transport conteneurisé

L'offre de transport conteneurisé a progressé de 5 % au cours du deuxième semestre 2012, grâce à l'entrée en flotte de nombreuses unités de grande taille, sur un marché caractérisé par une concentration croissante des compagnies. Au 1<sup>er</sup> juillet 2012, les vingt-cinq premiers armateurs mondiaux du secteur de la ligne régulière conteneurisée contrôlaient 87 % de la flotte globale. Le « top ten » des grands armements mondiaux reste inchangé au premier semestre, à l'exception du 5<sup>ème</sup> rang, où Hapag-Lloyd a été remplacé par l'armement taïwanais Evergreen. En revanche, les trois premiers rangs sont toujours occupés par les trois compagnies européennes leaders du transport conteneurisé : Maersk Line, avec une flotte de 637 navires pour 2,6 millions d'EVP, suivi par MSC, avec 470 porte-conteneurs et une capacité de 2,2 millions d'EVP, et par CMA-CGM, avec 406 navires et une capacité de 1,3 million d'EVP.

Par rapport au semestre précédent, on observe toutefois que les écarts se creusent entre CMA-CGM et les deux autres compagnies européennes. Les plus grands armements mondiaux ont encore un nombre important de navires en construction, représentant entre 13% et 63% de la flotte existante, selon les armements. Avec 6 navires en construction (4% de sa capacité actuelle), CMA-CGM fait figure d'exception dans le panorama des compagnies de transport conteneurisé (cf. fig. 4).

Fig. 4 – Les dix premiers armements de la ligne régulière

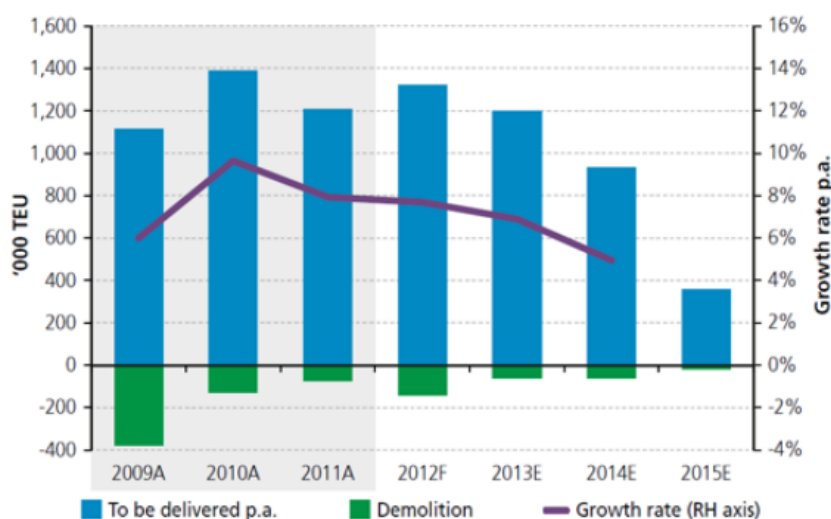
Alphaliner - Top 10 Operated fleets as per 17 July 2012											
Rnk	Operator	TOTAL		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2,618,728	637	1,264,679	230	1,354,049	407	51.7%	423,435	29	16.2%
2	Mediterranean Shg Co	2,213,641	470	1,040,670	194	1,172,971	276	53.0%	294,060	27	13.3%
3	CMA CGM Group	1,358,014	406	487,761	88	870,253	318	64.1%	53,214	6	3.9%
4	COSCO Container L.	721,361	160	376,045	101	345,316	59	47.9%	166,342	22	23.1%
5	Evergreen Line	681,995	181	329,899	87	352,096	94	51.6%	435,560	45	63.9%
6	Hapag-Lloyd	649,455	144	297,952	60	351,503	84	54.1%	118,800	9	18.3%
7	APL	602,279	135	218,368	45	383,911	90	63.7%	239,400	23	39.7%
8	CSCL	584,011	154	412,364	89	171,647	65	29.4%	103,690	13	17.8%
9	Hanjin Shipping	559,168	109	267,064	42	292,104	67	52.2%	204,648	27	36.6%
10	MOL	510,863	112	240,926	40	269,937	72	52.8%	87,200	7	17.1%

Source : Alphaliner

Il faut souligner néanmoins que sur les premiers mois de l'année on a observé un fléchissement du rapport entre navires en construction et flotte en service comparé aux semestres précédents, ce qui se traduira par une baisse des livraisons futures. Les nouvelles commandes ont également baissé. Face à une situation de surcapacité persistante et à la frilosité du secteur bancaire à concéder des financements, les compagnies ont pour la plupart abandonné une stratégie de développement fondée sur l'accroissement des flottes et réduit leurs investissements. Certaines compagnies ont même été obligées de renoncer à leurs plans d'investissements, faute de soutiens financiers sur le marché. C'est le cas par exemple d'Evergreen, qui pour la première fois dans son histoire n'a pas réussi à trouver un financement pour la commande de 10 porte-conteneurs de 13.800 EVP qu'il avait passée en avril. Le problème a été réglé courant l'été, mais les difficultés de l'armement ont été réelles.

Néanmoins, le constat du ralentissement de la demande de nouvelle unité est à nuancer parce que, malgré cette baisse en début d'année, les commandes ont recommencé à croître légèrement à la fin du semestre. Une amélioration sur le front de la surcapacité n'interviendrait qu'à partir de 2014, selon les estimations de BIMCO, puisqu'en 2013 le capacité livrée devrait rester importante, alors que les démolitions pourraient baisser. Néanmoins, les avis divergent. Par exemple, la direction de Maersk prévoit que la flotte mondiale sur le marché du transport conteneurisé restera en surcapacité jusqu'en 2016-2017.

Fig. 5 – Croissance de la flotte mondiale



Source : BIMCO, CRSL

### Evolution de la taille des navires

Sur le marché Asie-Europe, les porte-conteneurs affichent aujourd'hui une capacité moyenne de 9.500 EVP, soit 500 de plus qu'à la fin du premier semestre 2011, en raison de l'arrivée sur le marché des unités de MSC et de China Shipping. Ces évolutions s'inscrivent dans une tendance générale, observée sur tous les marchés, à concentrer les investissements sur des unités de grande taille. D'après MLTC/BRS, sur les 568 navires en construction au 1<sup>er</sup> trimestre 2012, 134 étaient des navires de plus de 10 000 EVP, contre seulement 130 navires de ce type actuellement en service. A côté des trois leaders européens du marché, qui poursuivent cette stratégie, les autres compagnies misent de plus en plus sur l'accroissement de la taille de leurs navires. En particulier, Evergreen, 5<sup>ème</sup> opérateur mondial, et APL, numéro 7 du marché, affichent des carnets un nombre de commandes particulièrement élevé, avec 62 unités de plus de 7500 EVP. À noter également qu'en mars a eu lieu la première mise en service d'une navire de plus de 10 000 EVP sur le transpacifique. Auparavant, seuls 2 navires de 10 000 EVP étaient déployés sur ce marché. Ces évolutions appellent plusieurs remarques. Tout d'abord, les ports des Etats-Unis ne sont pas dimensionnés pour accueillir des navires surdimensionnés. Ensuite, les économies d'échelles sont questionnables au-delà de 9 500 EVP sur le transpacifique. Par conséquent, se pose la question de la capacité réelle du marché à absorber tout le carnet de commande des navires de plus de 10 000 EVP.

### Evolution des taux de fret et de remplissage des navires

Malgré le contexte économique difficile, les compagnies maritimes ont réussi à maintenir des taux de remplissage élevés sur tous les marchés de la ligne régulière. Ce résultat a été possible grâce, d'une part, à des mesures de rationalisation basées sur la mise en place d'accords de partenariat entre armements, qui ont permis de partager les volumes transportés sur les principales lignes conteneurisées,

et, d'autre part, grâce à des stratégies d'adaptation constante des navires remis à la chaîne.

Le dernier semestre s'est caractérisé par un approfondissement de la tendance à la mutualisation de l'offre de transport que l'on avait commencé à observer fin 2011. Après l'accord opérationnel entre MSC et CMA-CGM au semestre précédent, 2012 a vu la naissance de la G6 Alliance, entre les six compagnies membres de la New World Alliance et de la Grand Allainace, celle de l'accord tripartite entre CMA-CGM, le chinois China Shipping Container Line (CSCL) et United Arab Shipping Company (UASC), sur le marché entre l'Asie et le Moyen-Orient, et celle d'un nouveau partenariat entre CMA-CGM et Maersk sur leurs liaisons entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée occidentale. Le nombre de navires en « lay up » a augmenté plus rapidement que les livraisons de nouvelles capacités. Ces rationalisations des services ont suivi les mesures précédentes de réduction des vitesses (slow steaming) et se sont accompagnées de quelques décisions ponctuelles, telle le choix de Maersk, fin mars, d'arrêter les réservations sur le marché Asie-Europe du fait de la baisse de la demande consécutive au Nouvel An chinois.

Ces mesures de rationalisation ont aidé le secteur à contrer le ralentissement de l'économie mondiale, le prix élevé des soutes et la surcapacité de transport sur les grandes lignes. Elles se sont accompagnées de la mise en place, par les compagnies, de programmes de rétablissement des taux de fret sur les principales lignes. Sur les routes Asie-Europe, par exemple, les taux de fret ont connu trois hausses significatives au cours des derniers mois, la plus importante en début d'année, lorsque les tarifs ont doublé, passant de 700\$ par EVP à environ 1400\$ entre janvier et février. Au total, sur le dernier semestre, les taux de fret des routes Asie-Europe ont été relevés de 700 à 1800\$ par EVP. Bien que moins spectaculaire et plus contrastée, le marché Transpacifique a vu les taux de fret passer de 900\$ en début d'année à presque 1300\$ en fin de période. Des politiques de restauration tarifaire ont également eu lieu sur les autres marchés mondiaux, notamment sur l'axe Nord-Sud, au Moyen-Orient et sur les liaisons entre l'Asie et l'Amérique latine et l'Océanie.

### Prévisions et situation des compagnies

Selon la plus part des analyses, en dépit des évolutions positives observées jusqu'à présent, les taux de 1600-1800\$ par EVP peuvent être considérés comme des sommets. En effet, leur croissance a commencé à s'estomper en fin de période. Entre fin juin et juillet, les taux ont subi des baisses de 10 %. Les mois à venir devraient ainsi se caractériser par un retour aux tendances baissières précédentes, les mesures de rationalisation de l'offre n'étant plus suffisantes à cacher les conséquences de la surcapacité persistante des marchés.

En outre, nonobstant l'appréciation des taux de fret au cours du semestre passé, toutes les compagnies prévoient pour 2012 des résultats financiers négatifs ou – au mieux – neutres, dans le cas où les taux de fret devaient continuer leur progression. Seule CMA-CGM table sur un retour à des résultats positifs d'ici la fin de l'année.

### France : la situation de CMA-CGM

Malgré la restauration des taux de fret, une hausse des volumes transporté de 13% et du chiffre d'affaires de 2,6% par rapport à l'année précédente, CMA-CGM a affiché au premier trimestre 2012 des résultats opérationnels en baisse (-31 M\$) et un résultat net déficitaire. D'après l'analyse du marché menée par Alphaliner, ces résultats se situent néanmoins dans la moyenne des compagnies du secteur, voire légèrement au dessus. En outre, à partir du mois d'avril, les résultats du groupe ont commencé à se redresser, profitant de la baisse du prix des soutes et du redressement des taux de fret.

Ces résultats ont pu être obtenus, selon la compagnie, grâce à la mise en place d'un plan de rationalisation qui a permis de réaliser 96,6 M\$ d'économies jusqu'à présent, avec un objectif global pour l'année de -400M\$. Ce plan repose sur la rationalisation de services, la fermeture de lignes, le ralentissement des vitesses et la cession de navires. Actuellement, seul un tiers de la flotte est la propriété du groupe. La cession lui permettra d'accentuer la part de l'affrètement, qui sert de variable

d'ajustement en termes de capacités. Le groupe compte également se restructurer et vendre certains actifs, comme ça a déjà été le cas avec 50% du terminal de Malte et la cession de la Compagnie du Ponant au fonds de capital-investissement Bridgepoint courant l'été 2012.

C'est dans cette optique de rationalisation que s'inscrit l'actuelle politique du groupe de réduction des investissements. Comme on l'a vu plus haut, CMA-CGM fait figure d'exception dans le panorama des armements de ligne régulière avec une flotte en construction limitée à six unités et aucune prévision d'achat de nouveaux navires. Pour maintenir la croissance et le développement, la direction de l'armement n'exclue pas l'hypothèse d'une introduction en bourse à l'horizon 2014.

L'armement supporte actuellement une dette de 5 milliards de dollars. Il a engagé en mars une négociation serrée avec les banques pour la restructuration de la dette, dans un contexte de forte hésitation du secteur bancaire concernant les investissements dans le transport maritime. Face à une situation de trésorerie particulièrement délicate, l'agence de notation Standard and Poor's a décidé en juin de baisser sa note.

## 2.2 Transport de vrac secs

Les taux de fret de référence pour le secteur du transport de vrac sec, le Baltic Dry Index (BDI) et le Baltic Capesize Index (BCI) ont fortement baissé au cours du premier trimestre 2012. Le BDI est passé de 1738 points en janvier à 647 en février, un plancher depuis 25 ans, pour remonter légèrement à 934 points en mars. Au deuxième trimestre, les taux ont connu une faible progression, mais se sont mis à stagner à partir de fin avril. En juin, le BDI a perdu 15% par rapport au mois précédent. Pour les Capesizes, la chute des taux journaliers a été plus importante. Les taux moyens sont passés de 7690 \$/j en mai à 3884 \$/j en juin.

La faible reprise des derniers mois est loin d'avoir permis un retour aux niveaux de 2011 ni de 2010 et elle s'est montrée très instable. Parallèlement, la situation économique des principales compagnies n'a cessé de se dégrader. Baltic Trading a affiché une diminution de 34% de son chiffre d'affaires et une perte opérationnelle de -3,3 M€. Genco Shipping and Trading a subi une baisse de son chiffre d'affaires de 41,3% et une perte opérationnelle de -12,5 M€.

Fig. 6 – Évolution du Baltic Dry Index et du Baltic Capesize Index au 1er semestre 2011



Source : Usine nouvelle

La comparaison des deux index BDI et BCI (cf. fig. 6) permet de constater que les plus grosses difficultés se concentrent sur les navires de plus grande taille, ce qui rend particulièrement difficile pour les compagnies de compenser les pertes, puisque le rattrapage réalisé avec les Supramax n'est pas suffisant à contrebalancer les pertes réalisées sur le marché des Capesizes. Ces évolutions s'expliquent

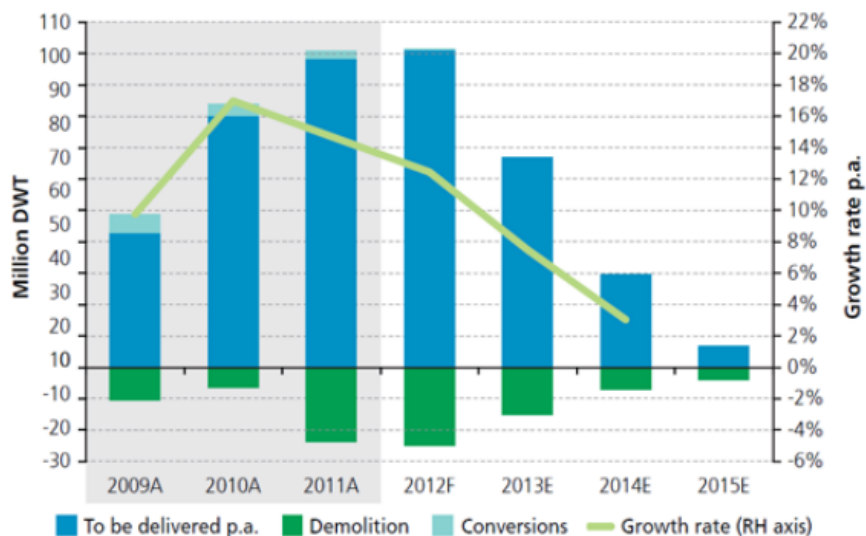
essentiellement par deux facteurs.

Premièrement, le marché des matières premières a été atone sur les six derniers mois. Les cours des marchés mondiaux des produits de base (matières premières agricoles, métaux, biens alimentaires) ont commencé à fléchir dès 2011, en raison du ralentissement de la croissance mondiale. Au premier semestre 2012, ils ont connu un faible rebond, mais ils restent néanmoins à un niveau très faible par rapport à 2010. Ces indicateurs restituent une image fiable des fluctuations de la production industrielle mondiale. En particulier, le ralentissement des investissements, une croissance moins forte que prévu dans nombre de pays émergents, Chine et Brésil, ainsi que le ralentissement du marché de l'immobilier et de la plupart des activités connexes en Chine ont eu un impact considérable sur les importations de ce pays et, donc, sur la baisse des trafics de vrac sec. Les importations de minerais de fer en Chine, premier acheteur mondial, sont au plus bas depuis plusieurs mois et continuent de se rétrécir face à la baisse de la demande émanant du secteur industriel. Cela s'est traduit par une chute de -18,4% des trafics des minerais transportés par le groupe chinois Cosco au cours du premier trimestre 2012.

Deuxièmement, du côté de l'offre, le marché est affecté par un excès de bateaux en circulation. Les armateurs ont commandé en masse au début de la décennie et les navires ont continué à arriver sur le marché au cours des derniers mois. Sur les cinq premiers mois de 2012, 47 Mtpl de capacité ont été livrés, ce qui représente un nouveau record pour le secteur. Cette tendance est appelée à se poursuivre dans les mois à venir. L'année 2011 a vu la livraison de 137,3 Mtpl et le carnet de commande de vraquiers est estimé à 139 Mtpl pour 2012. Ainsi, la situation dans laquelle le secteur est plongé aujourd'hui risque de se prolonger au prochain semestre, quelles que soient les évolutions de la conjoncture économique et des échanges commerciaux. En outre, la situation de surcapacité du marché de vrac sec affecte plus particulièrement les navires de plus grande taille, les Capesizes. C'est sur ces derniers que se concentrent les investissements des armements, avec un impact très fort sur le rythme d'accroissement de la capacité de transport offerte. Depuis 2007, en effet, la capacité de transport a presque doublé dans ce secteur, en passant de 890 Capesizes à 1440 aujourd'hui. D'ici 2013, 288 unités de cette catégorie de navires devraient s'ajouter à la flotte mondiale (Barklays).

Deux facteurs devraient permettre d'améliorer les perspectives du secteur à l'avenir. En premier lieu, la baisse des livraisons prévues à l'horizon des prochaines années est de nature à produire une atténuation de la pression sur le marché. La situation devrait commencer à s'améliorer dès 2013, mais les résultats les plus importants ne devraient être visibles qu'à l'horizon 2014-2015, selon les estimations de BIMCO illustrées par la figure 7.

Fig. 7 – Croissance de la flotte mondiale de vrac sec



Source : BIMCO, CRSL



En outre, la pression du côté de l'offre devrait également baisser sous l'effet des démolitions. En 2011, avec 22,3 Mtpl de capacité détruites, cette activité a joué un rôle important de régulateur et, pour 2012, les prévisions sont à la hausse. En effet, sur les premiers mois de 2012, la démolition a déjà atteint 20 Mtpl. Elle devrait ainsi dépasser le niveau de l'année précédente. Enfin, du côté de la demande, on peut s'attendre à une augmentation des trafics grâce au dernier plan quinquennal chinois qui mise sur les infrastructures et devrait donc être à l'origine d'une hausse des importations qui constituent le cœur du marché du transport de vracs secs.

### Le secteur du transport de vracs secs en France

Le secteur du vrac sec français est dominé par le groupe Louis Dreyfus Armateurs, qui a passé commande l'année dernière de deux grands navires de type Capesize (180 000 tpl) et quatre unités de type Handymax (40 000 tpl) aux chantiers chinois Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry pour un investissement global de 330 millions de dollars. Les travaux de construction ont débuté en mars, la mise sur cale devant intervenir à partir de l'été. Les six vraquiers seront livrés en 2013 et 2014.

Le contrat avec les chantiers chinois comprend une option pour la réalisation de deux Capesizes supplémentaires. A l'époque où la décision d'investissement avait été prise, l'armateur misait sur une reprise du marché à partir de 2013. D'après ses analyses, l'augmentation de la demande, particulièrement en Chine, devrait permettre progressivement d'absorber la surcapacité de la flotte mondiale. Par précaution, la compagnie a choisi, jusqu'à présent, de ne pas exercer l'option relative aux deux Capesizes supplémentaires.

Après la séparation du groupe Bourbon, la flotte de vraquiers de Setaf doit rejoindre Greenship, une filiale de la holding Jaccar détenue en nom propre par Jacques de Chateauvieux, président du groupe Bourbon. Ce dernier a annoncé courant avril la création de deux nouvelles sociétés dédiées au transport de vrac sec et de gaz, dont la flotte s'élèvera à 30 navires, pour un investissement de 900 millions de dollars. Côté vrac sec, la nouvelle entité Greenship Bulk a pris le contrôle de la société française Setaf, qui a longtemps appartenu au groupe Bourbon. Toujours dirigée par Jean-Louis Bottaro, celle-ci a investi dans une série de 8 vraquiers de 63 000 tonnes de port en lourd. Le deux premiers, le JS Amazon et le JS Colorado ont été livrés en avril.

## 2.3 Transport pétrolier et de gaz

Après une année de forte baisse, les évolutions des taux de fret sur le marché du transport de brut et de produits pétroliers ont été moins mauvaises au premier semestre qu'initialement prévu. Le Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) et le Baltic Clean Tanker Index (BCTI) ont connu un premier trimestre relativement stable, avant de recommencer à baisser légèrement à partir du mois d'avril.

Ces évolutions traduisent le retour à l'équilibre entre la fin 2011 et le début 2012 de l'offre et de la demande de transport sur ces marchés, après les perturbations d'approvisionnement causées par l'instabilité politique des grands pays producteurs – la Libye, notamment – courant 2011. En 2012, les pays de l'OPEP, à l'exception de l'Iran, ont augmenté leurs exportations de brut vers l'Asie et les pays occidentaux, au détriment des autres pays producteurs de pétrole. Cette réorganisation du marché a conduit à un allongement des distances parcourues par les navires et à une amélioration des recettes des compagnies maritimes.

Du côté de la demande, on a observé une augmentation des trafics au cours des mois de février et mars, probablement en relation avec les conditions climatiques des derniers mois d'hiver. Ainsi, jusqu'en mai, les cours du pétrole brut se sont écartés des tendances baissières observées pour les autres matières premières sèches. À la fin du premier trimestre, ils avaient dépassé le pic atteint une année plus tôt, après les perturbations d'approvisionnements ayant fait suite à la crise libyenne. A partir

du mois de mai, ils ont recommencé à décroître.

Quant aux prévisions, la demande devrait rapidement augmenter à nouveau, sous l'effet de la libéralisation des importations de pétrole brut en Chine, désormais premier importateur mondial. Toutefois, la Chine investit de plus en plus dans une flotte contrôlée et opère sous son pavillon désormais 40% de ses approvisionnements en provenance du Moyen-Orient. Par conséquent, les effets de ces augmentations ne devraient pas profiter à l'ensemble des compagnies mondiales.

Fig. 8 – Évolution du Baltic Dirty Tanker (---) et du Baltic Clean Tanker Index (---)



Source : Usine nouvelle

Au cours du premier trimestre, les taux de fret des VLCC (Very Large Crude Carrier)<sup>1</sup> ont connu une progression sensible, atteignant en mars 20 000 \$/jour, contre 15 000 au dernier semestre 2011. Ces évolutions sont liées, d'une part, au dynamisme de la demande sur la route Moyen-Orient – Extrême Orient et à l'augmentation de la production mondiale de pétrole et, d'autre part, à la stratégie de *slow steaming* mise en place par certaines compagnies, qui a permis de réduire les capacités disponibles sur ce segment important du marché du vrac liquide. Toutefois, ce début de reprise s'est révélé fragile. Les derniers mois se sont caractérisés par des entrées massives de nouvelles unités en flotte (en hausse par rapport au semestre précédent), notamment en ce qui concerne les catégories VLCC et Suezmax, alors que les sorties de flotte ont eu tendance à diminuer. Sur le marché du pétrole brut, 14 nouveaux VLCC ont été livrés et 4 seulement ont été démolis. La flotte globale a augmenté de 1% (+4,4 millions de tonnes de tpl) par rapport à l'année dernière.

Le déséquilibre entre l'offre et la demande sur ce marché s'étant aggravé, les taux de fret ont recommencé à baisser à partir de mars-avril. En juin, les frets pétroliers ont continué à baisser, malgré une demande soutenue pour le pétrole brut en provenance du Moyen-Orient. Ils ont à nouveau atteint, comme au deuxième semestre 2011, un niveau inférieur au seuil (12 000 dollars/jour) permettant de couvrir les coûts opérationnels d'un super pétrolier. La forte volatilité des taux a eu des impacts sérieux pour de nombreuses compagnies, y compris pour les armements les plus importants du secteur, comme Euronav, Frontline et Maersk Tankers.

Ainsi, en dépit d'un certain optimisme<sup>2</sup>, la prudence reste de mise en ce qui concerne les perspectives à long terme sur ce marché toujours caractérisé par une forte surcapacité et par des incertitudes relatives aux évolutions de l'offre. En effet, à l'heure actuelle, il existe un risque de

<sup>1</sup> Pétroliers d'une capacité de transport supérieure à 280 000 tonnes de port en lourd (tpl).

<sup>2</sup> Cf. par exemple, "Tanker sector may be over the worst", Lloyds list du 13 juin 2012.



resserrement du marché mondial du pétrole du fait d'une réduction probable de l'offre iranienne. Or, même si cette baisse sera comblée par d'autres pays producteurs, la compensation est rarement totale et les ruptures locales importantes des approvisionnements impliquent une baisse globale de l'offre mondiale. Du côté de la demande, la croissance devrait s'accélérer avec la (faible) reprise mondiale prévue pour 2013. D'après le FMI, les cours du pétrole devraient ainsi dépasser, en 2012 et 2013, le niveau de 2011.

Les perspectives pour 2013 ne sont pas meilleures du côté de la capacité de transport, vu que le taux de croissance de la flotte mondiale pour le transport de brut sera encore élevé en 2012, se situant au même niveau qu'en 2011 (6,3%).

Des améliorations seront possibles à partir de 2013/2014. La situation est plus positive sur le marché du transport de produits raffinés, où la croissance de la flotte devrait se stabiliser cette année à un taux de +3,4%. Sur ce marché, un meilleur équilibre entre l'offre et la demande a permis de fixer des taux de fret supérieurs aux coûts opérationnels.

### Le secteur du transport de vracs liquides en France

Le groupe BW Maritime, né de la fusion en 2008 entre le Norvégien Bergesen et le Singapourien Worldwide, a annoncé, début janvier, la décision de fermer sa filiale française, BW Maritime France. Cette compagnie a été victime du fort ralentissement du marché du raffinage en Europe et de la décision, par conséquent, du groupe de centraliser ses activités à Singapour. Depuis plusieurs années, le secteur des armements pétroliers est le secteur le plus sensible du point de vue de la flotte française, soumis à la baisse des capacités de raffinage installées en France et, par conséquent, des importations de brut. En effet, la baisse de traitement du brut dans les raffineries françaises a un impact direct sur la réduction de la flotte pétrolière sous pavillon français, étant donné que l'obligation de capacité de transport réservée (5,5%) imposée par la loi n°92-1443 du 31 décembre est calculée sur les volumes d'importation de brut. En moins de cinq ans, le nombre de VLCC relevant de la loi de 1992 est passé de 16 à 9 unités et les sorties de flotte sont appelées à se poursuivre cette année.

Début 2012, l'armement Euronav France, filiale française de la Compagnie Maritime Belge, a sorti du pavillon français 1 VLCC. Trois unités VLCC supplémentaires et deux navires transporteurs de GPL sont prévus sortir de flotte d'ici la fin de l'année. Ces évolutions sont appelées à se poursuivre voire s'aggraver dans les années à venir, puisque l'écart entre la quantité de brut traité dans les usines françaises et la capacité industrielle inutilisée ne cesse de s'accroître, et ce malgré les fermetures de sites qui ont déjà eu lieu ces dernières années<sup>3</sup>.

### Le transport de gaz liquéfiés en France

Le secteur du transport de gaz naturel liquéfié (GNL) est l'un des marchés les plus prometteurs à l'échelle mondiale, caractérisé par une forte augmentation de la demande mondiale (+60 milliards de m<sup>3</sup> en 2011) et par une absence de surcapacité, dans la mesure où la flotte en commande ne représente qu'une faible part de la capacité existante actuellement sur le marché. Ce constat est néanmoins à nuancer, puisque la forte hausse des taux de fret sur les marchés gaziers incite les compagnies à passer de nombreuses commandes qui pourraient créer un risque de surcapacité d'ici trois ans.

La croissance du commerce de GNL se concentre sur la zone Asie-Pacifique, tirée par la demande du Japon, en phase de dénucléarisation, et de la Chine. Les grands fournisseurs sont le Qatar, l'Indonésie, la Malaisie et l'Australie. En revanche, en Europe, la demande de gaz ne cesse de décroître,

<sup>3</sup> Sur 12 raffineries en France, deux ont fermé (la raffinerie Total de Dunkerque en 2010 et la raffinerie Petroplus à Reichstett en 2011) et deux ont été arrêtées ces deux dernières années (la raffinerie LyondellBasel à Berre-l'Étang, près de Marseille, et depuis fin 2011 la raffinerie Petroplus de Petite-Couronne, en Normandie). À titre de comparaison, en 1977, l'industrie française du raffinage comptait 24 unités.

sous le double effet d'une faible activité économique et de l'expansion des énergies renouvelables. En France, les importations sont en baisse depuis 2010, avec une accélération des taux de décroissance au cours du premier semestre 2012. GDF Suez, premier armateur français de GNL, avec 18 navires transporteurs de gaz, a été touché par cette baisse à partir de 2011.

## 2.4 Transport de courte distance

Le transport maritime de courte distance couvre l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ceux-ci et d'autres ports situés dans des pays non-européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe. Il comprend ainsi à la fois les activités de transport maritime nationales et internationales, le long des côtes et au départ et à destination des îles, des fleuves et des lacs des États européens.

Si le concept de transport maritime de courte distance couvre un ensemble d'activités maritimes large, incluant les trafics de *feeder* entre ports européens, les développements ci-après porteront plus particulièrement sur les secteurs de transport par ferries et roulier dans les trois secteurs géographiques suivants : transmanche (§ 2.4.1), Corse (§ 2.4.2) et façade atlantique (§ 2.4.3), en sachant que ce dernier marché se différencie fondamentalement des deux autres, puisqu'il ne couvre pas des trafics de « franchissement », mais représente une alternative au transport terrestre pour des trafics essentiellement fret.

Le secteur du transport par ferries en France traverse une conjoncture difficile depuis plusieurs années, caractérisée par une concurrence exacerbée entre compagnies et une baisse de la demande. En particulier, au cours des derniers mois, le marché des ferries a été affecté par la fluctuation des monnaies sur la Manche et, en Méditerranée, par les printemps arabes, qui ont sérieusement amputé le trafic passagers entre l'Europe et le Maghreb. Ces évolutions s'inscrivent dans un contexte généralisé de crise du transport de passagers en Europe, à l'exception de la Baltique, où les trafics connaissent une faible croissance (+1,2%). Le marché est également atone du point de vue de la construction et de l'entrée en flotte de nouveaux navires.

### 2.4.1 Les liaisons transmanche

Depuis 2007, les ferries sur les liaisons transmanche ont perdu 1,6 millions de passagers. En 2011, les trafics ont baissé de -1,8%, en lien avec la situation des économies britanniques et irlandaises. L'entrée en récession du Royaume-Uni au premier trimestre 2012 a apporté un coup supplémentaire à un secteur déjà en berne.

En France, ce dernier semestre a été dominé sur le secteur transmanche par quatre événements majeurs qui ont bousculé le marché : la disparition de SeaFrance, la naissance de l'alliance LD Lines-DFDS, la reprise des navires de SeaFrance par Eurotunnel et les difficultés de Brittany Ferries. L'impact de ces événements est d'autant plus important pour le secteur et pour la France que les ferries naviguant sous pavillon français au 1<sup>er</sup> registre sont les premiers employeurs des marins français.

#### *a) Le détroit : Sea France, LD Lines-DFDS et Eurotunnel*

Le premier coup à l'emploi a été porté par la disparition de SeaFrance, qui s'est traduite par des centaines d'emplois supprimés. L'arrivée d'un nouvel opérateur, né du rapprochement de LD Lines et de la compagnie danoise DFDS et s'étant imposé avec deux bateaux et des nouveaux services sur le marché du Détroit à partir du mois d'avril, a permis la reprise d'une partie des emplois (300). Le 11 juin, le Tribunal de commerce de Paris a retenu l'offre d'Eurotunnel, qui a repris trois des quatre navires de SeaFrance (le Berlioz, le Rodin et le Nord-Pas-de-Calais). Ces navires seront exploités via une Scop. Cette solution pourrait permettre à terme la création de 520 à 550 emplois de marins et sédentaires en

France et environ 70 au Royaume-Uni.

Si le dossier SeaFrance a finalement connu la conclusion la plus positive du point de vue de l'emploi, la question de la viabilité économique de l'arrivée d'un nouvel opérateur sur ce marché très concurrentiel reste posée. En effet, les nouveaux services quotidiens assurés par DFDS-LD Lines sur la liaison Calais-Douvres ont rencontré un succès remarquable au cours des premiers mois de fonctionnement. Les volumes transportés ont doublé entre avril et mai, en passant de 5 060 à 12 000 pièces en fret, et de 47 300 à 72 746 pour les passagers, malgré le contexte morose du transport maritime transmanche. Ces résultats s'expliquent principalement par le vide laissé par la mise à quai forcée des navires de SeaFrance. Or, l'arrivée, ou plutôt le retour, de ces navires repris par Eurotunnel pourrait perturber ce marché, déjà caractérisé par la concurrence exacerbée de P&O avec les ferries géants Spirit of Britain et Spirit of France.

#### *b) La Manche occidentale : Brittany Ferries*

Brittany Ferries traverse une situation économique difficile. Malgré une hausse de l'activité (370 millions d'€ de chiffre d'affaires en 2011, +7,4%), le dernier exercice de la compagnie s'est soldé par un résultat négatif, faisant suite à deux années en perte.

Le marché historique de la compagnie, le transmanche, traverse depuis plusieurs années une conjoncture délicate, avec la chute de la livre anglaise, qui a eu un impact direct sur le chiffre d'affaires de la compagnie, réalisé à 85 % en monnaie anglaise (trois quarts des 2,6 millions de passagers transportés par Brittany Ferries sont britanniques). Sur ce point, 2012 marque une inversion de tendance avec l'appréciation de la livre par rapport à l'euro. A ce facteur, s'ajoute la concurrence modale du mode aérien et du tunnel sous la Manche.

Au niveau des trafics, les liaisons entre la France et l'Angleterre exploitées par la compagnie ont subi un recul de -1% en 2011, avec un peu plus de 150 000 camions et près de 2,2 millions de passagers transportés. Faute d'activité à Caen-Ouistreham, le Barfleur a été désarmé et affrété au printemps par DFDS (rebaptisé Deal Seaways) pour l'exploiter avec LD Lines dans le détroit du Pas-de-Calais.

Malgré une évolution délicate en Manche, Brittany Ferries peut compter sur deux autres marchés pour compenser ses difficultés : l'Irlande, où la ligne Roscoff-Cork a transporté, sur le dernier exercice, 81.063 passagers, soit une hausse de 21% par rapport à l'année précédente, et les liaisons avec l'Espagne. Ces dernières bénéficiant notamment de l'entrée en flotte en 2011 du Cap Finistère et du développement de l'autoroute de la mer avec les ports de Santander et de Bilbao. Près de 30 000 poids lourds et 300 000 passagers ont voyagé sur les lignes entre l'Angleterre et l'Espagne en 2011. Ce marché reste néanmoins limité.

A l'avenir, les prévisions sont délicates pour cette compagnie. En effet, aux difficultés actuelles du marché transmanche viendront s'ajouter les conséquences économiques de l'entrée en vigueur, dès janvier 2015, des nouvelles normes prévues par la Convention Marpol concernant la composition en soufre des carburants marin, qui vont imposer l'utilisation de carburants désulfurés sur les navires navigant en Manche et mer du Nord (zone SECA, seuil de 0,1% pour le contenu en soufre) au lieu du fioul lourd actuel. Le changement de carburant pour pouvoir respecter les nouvelles limites réglementaires impliquera un surcoût important pour les compagnies, le prix du diesel marin étant aujourd'hui 50% plus cher aujourd'hui sur le marché.

Face à la mauvaise situation économique des dernières années et aux prévisions incertaines pour les années à venir, la compagnie a annoncé qu'elle devra adapter son modèle économique, sous peine de se retrouver dans une situation de panne de trésorerie en mars 2013. Ce plan d'économies prévoit un volet social, qui se traduira par une réduction des coûts salariaux via la réorganisation et l'allongement du temps de travail, la suppression de certains avantages et primes, la révocation du rattrapage du pouvoir d'achat et le recours à des mesures de chômage partiel pour faire face au phénomène de saisonnalité. La compagnie risque de diminuer son recours à l'emploi de saisonniers, qui représentent environ 800 personnes pour 2500 employés permanents. L'autre volet du plan prévoit la suppression d'un certain nombre de traversées en avant et après saison sur les lignes transmanche, afin d'optimiser

le remplissage des navires et les coûts d'exploitation.

#### 2.4.2 Le marché méditerranée et la desserte maritime de la Corse

Le marché Méditerranée avait mieux résisté aux conséquences de la récession au semestre précédant que celui du transmanche. Au cours du premier semestre 2012, il a également subi une baisse importante de trafic. Toutefois, à l'intérieur de ce marché, la Corse fait partie des rares destinations en Europe méditerranéenne à afficher encore des résultats positifs en termes de trafics.

Le marché de la desserte maritime de la Corse a été dominé par le duopole SNCM-CMN jusqu'à la fin des années 1990. A partir de cette période, la compagnie Corsica Ferries s'est imposée sur ce marché en poursuivant une politique d'accroissement de la flotte et de l'offre de transport. En ce qui concerne le transport de passagers, la SNCM, qui a détenu pendant des décennies le leadership sur le marché, a perdu sa position dominante à partir de 2001. En 2010, elle ne détenait plus que 20% des parts de marché, alors que Corsica Ferries assurait désormais près de 65% des trafics. Cependant, à partir du deuxième semestre 2011, on a commencé à constater un regain de parts de marchés de la part de la SNCM (960 000 passagers) de l'ordre de 5%, en lien avec la mise en œuvre, à partir de l'été 2011, d'une nouvelle politique commerciale et d'une réorganisation de l'offre de transport. Ces tendances se sont approfondies au cours du premier semestre 2012. Corsica Ferries a perdu 12 % de parts de marché sur les quatre premiers mois de l'année 2012 comparés à 2010 et, en mai 2012, elle est passée pour la première fois depuis quelques années en dessous des 60% des parts de marché. La SNCM a gagné sur la même période 8,5% des parts de marché et la CMN, avec 263 000 passagers, a été créditée de 3,5% supplémentaires.

Moins visibles que celles du trafic passagers, les évolutions sont tout autant dynamiques pour les trafics de marchandises. En s'installant sur Toulon, la compagnie CFF a capté en 10 ans plus de 20 % des trafics fret, avec encore une bonne marge de progression. Sur ce marché, la CMN, qui – avec l'arrivée du Piana – a vu sa flotte de trois cargo mixtes augmenter d'une unité, garde toujours la première place avec 826 000 mètre linéaires, contre 700 000 pour la SNCM et 781 000 pour Corsica Ferries.

##### *a) La situation de la SNCM*

Pour faire face aux difficultés économiques rencontrées en 2010 et 2012, la direction de la SNCM a prévu dans son business plan pour 2011-2013 la suppression de deux navires et une réorganisation de l'offre de transport.

A partir de l'été 2011, la compagnie a réduit ses trafics à Nice et augmenté les services au départ de Marseille (+ 12%). La SNCM a su efficacement déployer ses navires en période d'affluence, d'une part, en positionnant à Marseille le Jean Nicoli, ferry avec une capacité double par rapport à un cargo (1500 passagers), et, d'autre part, en assurant une double rotation avec le Méditerranée le samedi, ferry pouvant embarquer 2000 passagers et 800 voitures. Cela a permis d'augmenter les trafics à destination de l'extrême sud de la Corse qui sont passés de 90 000 passagers en 2010 à 130 100 en 2011.

La réorganisation de l'offre de la SNCM comprend également le déploiement de deux navires, en 2012, au départ de Toulon : le ferry Corse (janvier 2012), suivi, à l'été, par l'Ile de Beauté, actuellement en vente et qui pourrait être remplacé en 2013 par un navire affrété. Ces navires sont exploités en configuration cargo mixte, afin d'offrir une large place au fret. La durée de la traversée au départ de Toulon étant moindre qu'à Marseille et les tarifs portuaires étant plus avantageux, les prix des liaisons Toulon-Corse sont moins élevés que ceux appliqués à partir de Marseille. L'intérêt de cette nouvelle ligne entre Toulon et Bastia est tout d'abord d'exploiter le Corse, qui opérait sur Nice au paravant et restait à quai une bonne partie de l'année. En outre, il s'agit, selon la direction de la compagnie, de répondre à une demande existante pour le fret.

L'amélioration relative de la situation économique de la SNCM sur le marché de la desserte corse a été controbilancée par l'effondrement des trafics à destination du Maghreb : -54% en moyenne sur la

Tunisie, avec des pointes à -70% au plus fort de la révolution, et -17% sur l'Algérie.

La stratégie de développement pour les prochaines années élaborée par la direction de la compagnie s'articule autour de deux orientations : le remplacement de la flotte actuelle par 8 navires de type Ro-Pax, dont 6 seraient déployés sur la Corse et 2 sur le Maghreb, livrables sur la période 2015-2018, pour un montant de 800 à 850 millions d'euros, et un nouveau pacte social avec les salariés. En effet, ces évolutions devraient se traduire par des besoins moindres en main d'œuvre, avec un impact social estimé à 500 emplois, atténué par environ 120 départs à la retraite ainsi qu'au titre du plan « amiante ». De même, la compagnie envisagerait de diminuer le recours à des CDD.

#### *b) Révision de la DSP*

Suite à la décision du 13 juillet du Conseil d'État, qui a annulé la décision de la Cours d'appel de Marseille de résiliation de la convention de délégation de service publi (DSP) à partir du mois de septembre, l'actuelle convention de délégation de service publique (DSP), assurée de manière conjointe par la SNCM et la CMN, va vraisemblablement rester en place jusque à son échéance prévue pour le 31 décembre 2013.

La Collectivité territoriale de Corse a engagé au cours des derniers mois la préparation de la prochaine DSP, dans un contexte financier particulièrement délicat. Afin de réduire le poids de la DSP sur l'équilibre financier de la continuité territoriale, les élus corses ont voté en mars la suppression du service complémentaire assuré par la SNCM en périodes de pointe (été et vacances scolaires). Le prochain contrat de continuité territoriale devrait prévoir 23 rotations hebdomadaires contre 28 aujourd'hui. Dans la future DSP au contour réduit, mais dont la durée serait portée à plus de 10 ans, la priorité sera donnée au fret. Les élus corsees devront également trancher sur l'extension du service public à Toulon et sur le maintien du dispositif d'aide sociale aux passagers qui bénéficie actuellement aux compagnies opérant depuis Nice et Toulon.

#### 2.4.3 La façade atlantique : les autoroutes de la mer

Deux compagnies françaises offrent des services d'autoroute de la mer sur la façade atlantique à destination de l'Espagne : Brittany Ferries, avec le projet d'Autoroute de la mer « Gulfstream Mos » entre les ports de Portsmouth (UK) et Bilbao ou Santander (Espagne), et LD Lines, avec l'autoroute « Marco-Polo » entre Nantes et Gijon (Espagne).

A l'issue de la première année du projet, démarré en avril 2011, le nombre de véhicules transportés sur le service de Brittany Ferries a dépassé les objectifs que la compagnie s'était fixée pour les trois rotations hebdomadaires du Cap Finistère (Ro-pax mixte), entré en flotte l'année dernière. Ces évolutions ont eu lieu en dépit du contexte de crise dans lequel évoluent le commerce extérieur et les échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe de l'ouest. Sur les lignes avec l'Espagne, près de 30 000 poids lourds et 300 000 passagers ont voyagé en 2011. Ce marché reste néanmoins limité et ne permet pas de compenser pleinement les difficultés que la compagnie rencontre sur les services transmanche.

LD Lines exploite un service d'autoroute de la mer entre Nantes et Gijon depuis septembre 2010. En 2011, ce service a affiché des résultats supérieurs des trois quarts aux prévisions initiales de l'armateurs. Après 18 mois d'activité, les trafics sont toujours très prometteurs. La demande de transport a également bien réagi à la hausse des tarifs intervenue au début de 2012. L'augmentation des trafics induite par ce service a produit des retombées positives pour la région de Nantes, qui a bénéficié de l'implantation à Montoir du groupe logisticien CAT, en charge du stockage et de la distribution de véhicules neufs importés d'Espagne (15 000 Renault produites en Espagne) et de Turquie.

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire attend le lancement d'une seconde autoroute de la mer prévue dans le cadre d'un traité franco-espagnol entre Algésiras, Vigo, Montoir et Le Havre, qui prolongerait le sillon Montoir-Vigo déjà existant.



## 2.5 Le secteur des services offshore

Le marché des services à l'offshore représente un secteur de plus en plus important au sein de l'industrie maritime et s'est montré, en cette période de récession économique, l'un des marchés les plus solides du shipping. Malgré une croissance moindre ces deux dernières années, les activités offshore sont sûrement celles qui ont le mieux résisté aux évolutions négatives de la conjoncture économique. Dans un contexte de prix du pétrole à la hausse et de lancement de nouvelles explorations, les investissements dans le domaine des hydrocarbures sont prévus se poursuivre avec une croissance solide dans les prochains mois.

L'essentiel de l'activité se concentre au Brésil, au Nigeria, en Angola et aux Etats-Unis, pays où sont concentrées 70% des réserves en offshore profond et ultra-profond. Le marché est dominé par les compagnies américaines et de l'Europe du Nord, mais la France possède quelques compagnies d'envergure : Bourbon, qui se place troisième dans la top ten des sociétés de services maritimes à l'offshore, Technip, CGGVeritas, Louis Dreyfus Armateurs et plusieurs PME.

La croissance de Bourbon s'est confirmée au cours de 2011 (+18,6 % par rapport à 2010). Dans ce contexte, le groupe n'a pas cessé de poursuivre une stratégie d'investissement poussée, ayant permis à sa flotte en propriété de s'accroître de 29 nouvelles unités par rapport à l'année précédente. Fin 2011, sa flotte s'élevait ainsi à 437 navires. Tous les marchés sur lesquels le groupe opère sont en progression. La branche Marine Services, spécialisée dans les navires de service à l'offshore pétrolier, a vu son chiffre d'affaires augmenter de 20 %, pour atteindre 792 millions d'euros. Au sein de ce marché, l'activité dans l'offshore continental tire la croissance (+60%), grâce à l'entrée en flotte de 15 nouveaux navires du type Bourbon Liberty. Le segment des vedettes de transport de personnel (crew boats) est également en forte hausse, avec une croissance de 16 % sur un an, alors que le secteur de l'offshore profond connaît des taux d'évolution plus modestes, à 3,2 % par rapport à l'année précédente. La branche subsea, dédiée au support de travaux sous-marins, a connu une progression de 15 % par rapport à 2010, pour atteindre 173 millions d'euros l'année dernière.

Sur les trois premiers mois de 2012, le chiffre d'affaires a progressé de 18%, s'établissant à 278 millions d'euros. Le taux d'utilisation des navires s'est amélioré, montant à 84 %. La division marine services a vu son activité progresser de 20 %, pour s'établir à 222 millions d'€, alors que les tarifs journaliers ont augmenté d'environ 6 % pour l'offshore profond et de 5 % dans l'offshore continental. La branche Subsea a également augmenté son activité de 12 % et les tarifs journaliers ont progressé de 20 %.

La situation économique du secteur pétrolier a également profité à Technip, qui a augmenté de son chiffre d'affaires en 2011 de +12 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance a concerné les deux secteurs d'activité du groupe : la branche Subsea, avec un chiffre d'affaires en progression de +8 %, et la branche Onshore/Offshore, qui a affiché une augmentation de son chiffre d'affaires de +14 %. Au premier semestre 2012, le groupe a remporté plusieurs nouveaux contrats à l'échelle mondiale.

### 3. CONCLUSIONS

Tous les secteurs du shipping ont été affectés par le ralentissement de la conjoncture économique mondiale au premier semestre 2012, la contraction des échanges commerciaux s'étant traduite par une baisse des trafics sur les principaux marchés maritimes.

Les évolutions de la demande de transport et la reprise des trafics restent soumis aux aléas de la conjoncture mondiale et à l'évolution des tensions géopolitiques dans les mois à venir. Cela n'empêche que le retour à une situation économique plus stable pour les marchés du transport maritime dépend beaucoup des efforts que les opérateurs seront en mesure de faire en termes de régulation des flottes disponibles sur les marchés et de réorientation des stratégies commerciales.

Dans le secteur du transport conteneurisé, on commence à observer des premières améliorations. En effet, malgré une augmentation des flottes mondiales de porte-conteneurs, consécutive à des livraisons importantes tout au long des six derniers mois, la capacité disponible sur le marché a baissé, l'augmentation des unités inutilisées ayant été plus forte que celle des nouvelles entrées en flotte. Cela a permis aux armateurs d'enregistrer une hausse des taux de fret sur tous les marchés.

A l'horizon 2013, les perspectives restent néanmoins préoccupantes tant pour le secteur du transport conteneurisé que pour les autres secteurs du shipping, en raison d'un niveau de livraison qui restera important.

La capacité devrait continuer à croître à un rythme très proche de celui de 2012 pour le secteur des porte-conteneurs. Des améliorations concrètes ne sont prévues qu'à l'horizon 2015, en répercussion de la chute de nouvelles commandes au cours des derniers mois. Toutefois, cette prévision pourrait être à revoir si la tendance à la reprise des commandes observée à la fin de ce semestre venait à se confirmer les prochains mois.

Pour le transport de vrac secs, la baisse des livraisons devrait permettre une atténuation de la pression sur les marchés dès l'année prochaine. L'équilibre du secteur reste cependant tributaire des prévisions relatives à la demande d'importation de matières premières en Chine, qui ne devraient progresser que lentement dans les mois à venir.

Les prévisions relatives à l'offre sont plus encourageantes dans le secteur du vrac liquide, notamment sur le marché du transport de produits raffinés, où un ralentissement de l'augmentation de la capacité de transport est déjà mesurable depuis quelques mois.





**Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie**  
Direction générale des Infrastructures  
des Transports et de la Mer  
Arche Sud - 92055 La Défense cedex



Conception : METI/MEDDE/SPSSI/ATL2 - Imprimé sur du papier certifié ecolabel européen, [www.eco-label.com](http://www.eco-label.com)  
Crédit photo : Gilles Martin-Raget et Gullain Grenier - Droits d'auteur : La Méridionale, 14 janvier 2012