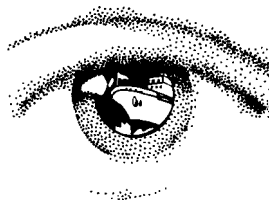


OFFRE ET DEMANDE MONDIALES DE TRANSPORT MARITIME

François BOYER* et Charles BERGANO*



Cette note s'efforce de mettre en lumière les relations qui existent entre la conjoncture économique et le transport maritime en mettant en perspective l'évolution de l'activité dans les différentes parties du monde, la demande de transport maritime qui en découle, les décalages qui existent, ainsi que l'amplification de la variation des prix du transport maritimes qui en résulte. Sur ce dernier point, la note examine également l'impact de la politique armatoriale de renouvellement des flottes, c'est-à-dire la modification de l'offre de transport, et examine plus particulièrement la situation de la flotte française¹.

La demande de transport maritime mondiale

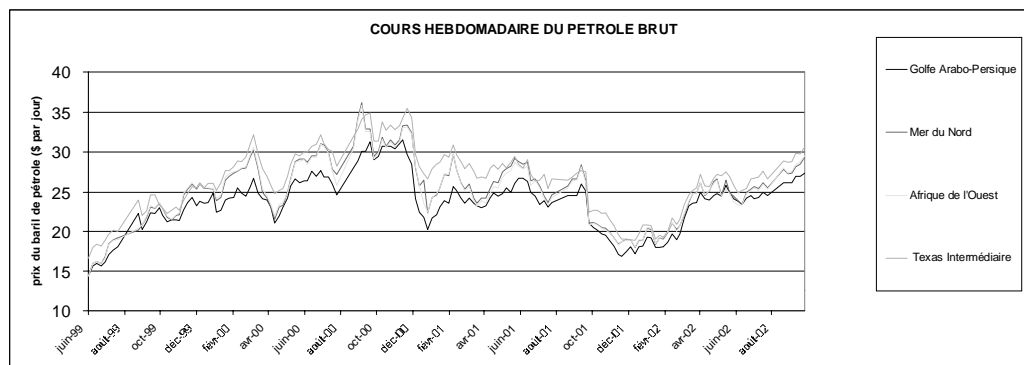
Un cycle marqué par deux années de ralentissement économique suivies par deux années de croissance de la demande de transport maritime et des frets...

Il avait fallu deux années pour que l'économie et les échanges internationaux effacent les conséquences de la « crise asiatique » développée à l'automne 1997. Les fortes récessions survenues au Japon et en Corée, mais aussi en Russie et au Brésil, où des processus de crise financière similaires étaient apparus, avaient fait de 1998 une année à « moins 30 % », comme l'avaient alors qualifiée les opérateurs maritimes. Mais 1998 a aussi été l'année d'un puissant contre-choc pétrolier, avec un baril de pétrole descendu à moins de dix dollars, et celle d'une forte baisse des cours de l'ensemble des matières premières. De la sorte, au deuxième semestre de 1999, les grandes zones de production et d'échange mondiales retrouvaient le chemin de la croissance, aidées par la fermeté du dollar et par la croissance européenne elle-même entraînée par une demande interne forte, offrant d'importants débouchés aux pays encore en difficulté.

Il aura fallu deux années à l'économie et aux échanges internationaux pour effectuer le chemin inverse entre 2000 et 2001, avec un ralentissement puis une baisse de la croissance et des échanges, suivis avec quelques mois de retard par celle du transport maritime et de ses prix.

A l'image du prix du pétrole brut, au plus bas à la fin de l'année 1998, qui avait vu son cours tripler et atteindre 30 dollars au cours du deuxième trimestre 2000, les frets ont culminé en fin 2000 pour retrouver un an plus tard leur niveau très médiocre de la fin de 1999. La production, les échanges internationaux et le transport maritime ont enchaîné successivement ce même parcours cyclique accentué.

Graph. 1 : Cours du pétrole brut



* Mission des études économiques, de la recherche et des statistiques de la DTMPL.

¹ Les données reprises dans les illustrations graphiques ont été fournies par la maison de courtage Barry Rogliano Salles. Pour plus d'informations, on pourra également se reporter au rapport annuel d'Armateurs de France.

MARITIME

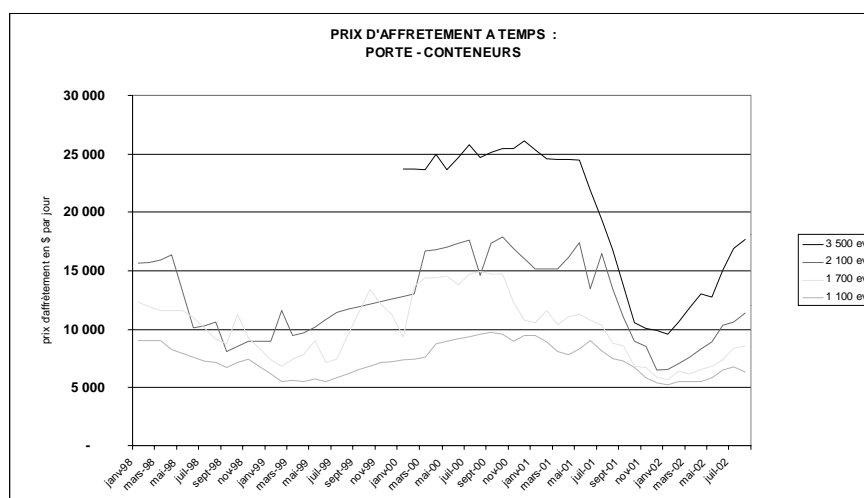
En 1999 la croissance de la production mondiale avait atteint 2,2 %, n'entraînant qu'une faible hausse des tonnages transportés (+ 0,9 %). L'année suivante, son rythme s'est établi à + 4 % (et même à + 6 % pour la production industrielle des pays de l'OCDE), entraînant une progression de 3,6 % du transport maritime, soit un rythme quadruple de celui de l'année précédente. Cette progression provenait du développement des échanges du Japon, de l'Europe et de l'Amérique du Nord et portait plus particulièrement sur le transport en vrac des matières premières (+ 7,4 %) et sur celui des intrants industriels (+ 3,8 %). Cependant, les transports des produits pétroliers ne progressaient qu'au rythme de + 3,1 %, leur prix et des frets élevés atteignant alors des niveaux proches de ceux de 1986, faisant préférer des sources d'énergie alternatives moins onéreuses, charbon ou gaz.

**... 2000, l'année
des bonnes
convergences...**

L'année 2000 restera pour le transport maritime une année exceptionnelle par l'abondance de la demande et par les niveaux de prix du transport. Ceux-ci ont été obtenus sous les effets conjugués d'une croissance soutenue dans les pays développés, d'une forte accélération de la croissance pour ce qui concerne la Chine et de la reprise des pays en développement ou en transition d'Asie, stimulée par les investissements étrangers et par la dépréciation des monnaies locales qui a favorisé les exportations. Les livraisons mondiales d'acier ont progressé de 8 %, l'Europe retrouvant pour sa part un niveau de production inégalé depuis 1979, générant un besoin de transport de minerai de fer de 455 millions de tonnes, en augmentation de 45 millions de tonnes par rapport à l'année précédente.

Les frets ont pratiquement doublé pour toutes les tailles de navires, un peu plus cependant pour les plus grands navires que pour les plus petits. Dans l'armement de ligne, alors que les frets avaient chuté de 40 % depuis janvier 1998, non seulement le recul était compensé en dix huit mois, dès juillet 2000, mais un bonus de 20 % était acquis pour les tailles de navires les plus courantes sur le marché, la classe de 1 000 à 2 500 équivalents vingt pieds (EVP) représentant à elle seule presque la moitié de la capacité de transport existante en fin d'année.

Graph. 2 : Prix des porte-conteneurs



Les premiers signes d'un retournement de la conjoncture se sont manifestés aux Etats-Unis dès le second semestre 2000. En effet, la hausse des taux d'intérêt qui s'est produite à partir du début de l'année 1999 a réduit la croissance dans le secteur de la construction, puis vint le tour des investissements industriels, ce qui provoqua un déstockage que justifiait aussi le ralentissement des achats des particuliers touchés à leur tour par la décroissance rapide des revenus tirés des actions en bourse. En 2001, la croissance ne dépassa pas 1 % aux Etats-Unis, contre 5 % réalisés l'année précédente.

MARITIME

... suivie d'un ralentissement général différemment marqué

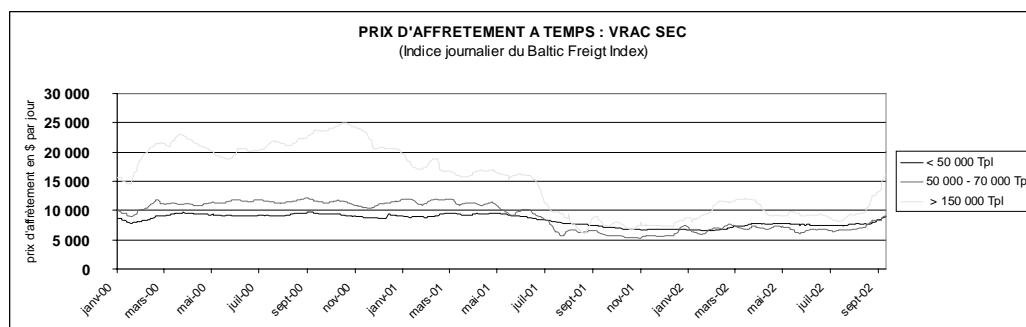
En Europe, comme aux Etats-Unis, la croissance a été plus faible au second semestre 2001 qu'au cours du premier semestre et moitié moins forte en 2001 (+ 1,5 %) qu'au cours de l'année précédente. Au Japon, après un début d'année encore prometteur, la chute des exportations et la revalorisation du yen ont conduit à une nouvelle pause de la croissance.

La production mondiale ne progressa que de 2,3 % en 2001, un des chiffres les plus faibles de la dernière décennie, mais seulement de 1,1 % dans les pays développés, à l'image des pays de l'Union européenne où la France avec 1,8 %, et le Royaume-Uni, feront un peu mieux que leurs partenaires (1,5 %) et notamment que l'Allemagne (+ 0,7 %). La Chine, la Corée, la Russie et l'Inde sont parvenus à maintenir des taux de croissance relativement satisfaisants, tandis que les pays fortement dépendants des échanges avec les États-Unis - le Canada et le Mexique ou les petits pays ou zones économiques d'Asie spécialisées dans les secteurs des nouvelles technologies, comme Taiwan, Singapour et Hong Kong - ont été plus sévèrement touchés. Cela a été aussi le cas en Europe puisque la demande américaine d'importation y a reculé pendant une année entière (- 5 %).

Au niveau des frets, la production mondiale d'acier, qui, avec la demande énergétique, est le principal indicateur représentatif du transport des matières premières, minerais et charbons en vrac, a plafonné à hauteur de 845 millions de tonnes, avec une grande disparité des situations selon les zones géographiques : - 11 % pour l'Amérique du Nord, - 4,5 % pour l'Amérique du Sud, - 3 % pour l'Europe, mais + 4 % pour l'Afrique du Sud et + 5,5 % pour l'Asie, résultat pour l'essentiel de la spectaculaire avancée chinoise (+ 17 %), la Chine devenant un producteur aussi important que l'ensemble des pays de l'Union européenne réunis.

Cette forte redistribution des offres et des demandes n'a guère fait varier les volumes transportés mais a augmenté les distances parcourues. La dynamique de la demande antérieure avait contribué à gonfler les stocks des négociants et des transformateurs européens et américains qui ont pesé négativement sur la demande de transport dès que la construction a reculé et que les investissements se sont mis à baisser. Le recul des prix a alors été important, notamment sous l'effet d'un afflux massif d'importations en provenance de pays tiers ne trouvant plus de débouchés sur leurs marchés habituels, à l'exemple des pays du Sud-Est asiatique ou de l'ex Union Soviétique.

Graph.3 : Prix des vraquiers

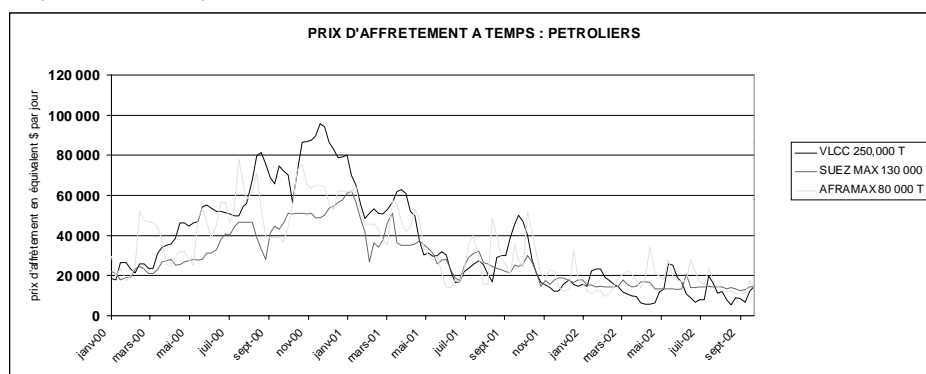


Pour les cargaisons sèches transportées en vrac, les frets au voyage se sont maintenus pendant les trois premiers trimestres de 2001 au niveau moyen de l'année précédente, mais ils ont dû céder de 8 % à 10 % pour les affrètements à temps. Pour le secteur pétrolier, c'est le marché américain qui avait participé à l'extrême vitalité des frets au cours des deux années précédentes, qui a initié la décroissance de la demande. Le prix du baril a cédé 5 dollars, en moyenne, au cours de l'année 2001 et, malgré les restrictions de production intervenues durant toute l'année, un nouvel effondrement des cours n'a pu être évité après le 11 septembre. Ce sont paradoxalement les routes à destination de l'Extrême-

MARITIME

Orient qui ont déclenché la forte baisse des frets. Les flottes des armateurs liées aux compagnies pétrolières japonaises et coréennes, composées pour l'essentiel de « VLCC² », non utilisées en totalité au départ de la noria du Golfe arabo-persique à l'Extrême-Orient, sont venues accroître l'offre, notamment au départ de l'Afrique de l'Ouest, et ont déstabilisé des marchés traditionnellement dévolus aux « Suez-Max ». Au cours des neuf premiers mois de 2001, les VLCC ont vu leur fret baisser d'un peu plus de 30 % par rapport au niveau moyen de l'année précédente. Les Suez-Max sont toutefois parvenus à conserver des niveaux de rémunération légèrement supérieurs à ceux de 1999, mais la baisse s'est amplifiée à partir d'octobre. Les transporteurs de brut ou de produits raffinés de petite taille ont mieux résisté au recul de la demande, une partie de la flotte, constituée par des navires à simple coque ou de moindre qualité, s'étant trouvée exclue du marché à la suite de l'accident de l'Erika. Au dernier trimestre 2001, les revenus moyens des transporteurs de produits raffinés, blancs ou noirs, sont restés proches de ceux perçus au cours du premier semestre 2000, soit à peu près au même niveau de rémunération que les Suez-Max. Le secteur des chimiquiers a connu une situation très comparable, avec un bon équilibre entre l'offre et la demande enfin réalisé.

Graph. 4 : Prix des pétroliers



Traditionnellement, c'est le secteur du transport des marchandises générales, notamment les porte-conteneurs, qui est le plus résistant aux conséquences des ralentissements économiques. Mais, depuis septembre 2001, il n'est plus question d'un simple ralentissement de l'économie mondiale et la fin de l'engouement pour les nouvelles technologies et ses conséquences sur l'industrie informatique et la téléphonie mobile ont été relayées par les difficultés des industries de biens durables, tels l'automobile et l'aéronautique. Toutes ces industries sont fortement consommatrices de « mondialisation », c'est-à-dire de transport maritime international. Si le ralentissement de la croissance observé en 2001 a été net, le comportement du marché dans ce secteur ne peut s'expliquer sans mettre en perspective l'évolution de l'offre de transport et le comportement des armateurs.

L'offre de transport maritime mondiale et le comportement des armateurs

Durant les trois dernières années, l'accroissement de la flotte mondiale, tous types de navires confondus, est resté relativement faible comparé aux trois années précédentes (+ 3 % en moyenne annuelle). Les frets sont restés faibles en 1998 et en 1999, même si la demande mondiale s'est située à un niveau élevé, la crise asiatique ayant bouleversé les courants de trafic avec de forts déséquilibres selon les marchés ou selon les zones géographiques comme, par exemple, de fortes importations européennes et américaines sans réelles contreparties à destination de l'Asie.

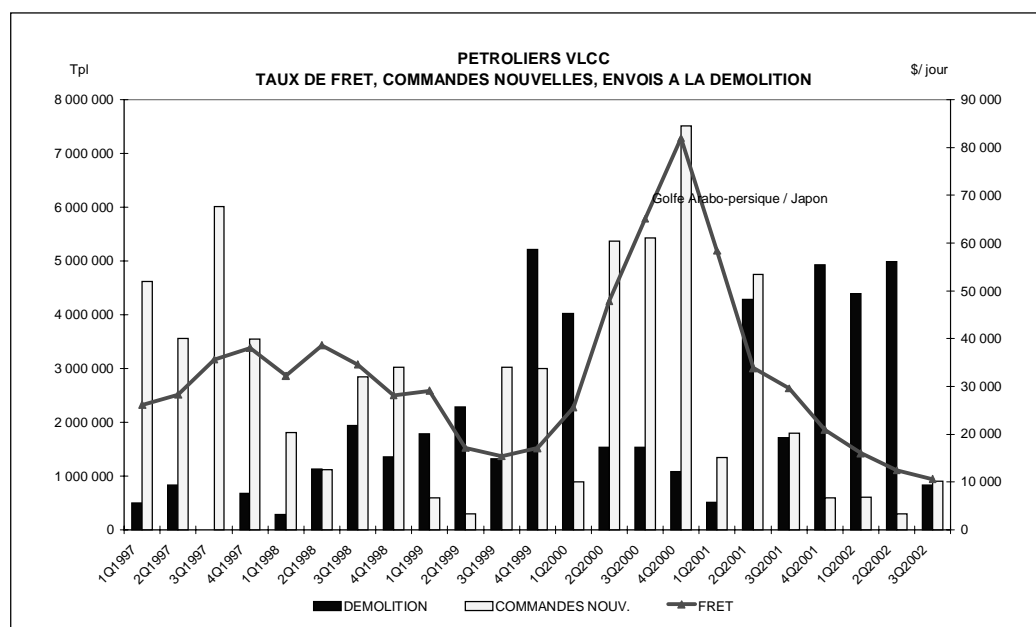
² VLCC (very large crude carriers) : navires de plus de 180 000 tonnes de port en lourd ; Suez-Max : navires de 130 000 tonnes de port en lourd environ aux dimensions maximales permises pour passer par le canal de Suez.

La politique de renouvellement des flottes : commandes nouvelles et retraits de flotte. Quelles conséquences sur les frets ?

C'est à partir de 1998 que sont arrivés sur les marchés les nouveaux navires commandés massivement, en 1995 pour le transport pétrolier et en 1997 pour le transport des marchandises sèches transportées en vrac ou par navires de ligne, durant les années de forte demande.

Pour la flotte pétrolière, le renouvellement n'a pas été très important de 1994 à 1997, avec des livraisons annuelles comme des retraits de flotte qui sont allés en s'amenuisant. Le « boom » d'activité de 1997, prolongé l'année suivante par la forte demande destinée au stockage d'un pétrole alors à très bas prix, a entraîné entre 1998 et 2000 une accélération progressive des commandes et des livraisons ainsi que les retraits de flotte des navires les plus anciens. Ce renouvellement était d'autant plus nécessaire que les navires de plus de vingt ans représentaient plus de 40 % de la flotte au début de 1998, témoignant d'investissements réalisés au milieu des années soixante-dix. Le renouvellement a porté principalement sur les transporteurs de pétrole brut, les transports de produits raffinés ayant déjà été renouvelés durant la première partie des années quatre-vingt-dix. 72,6 millions de tonnes de port en lourd sont entrés en flotte sous forme de navires neufs après 1998, et 40,2 millions de tonnes de port en lourd en sont sortis.

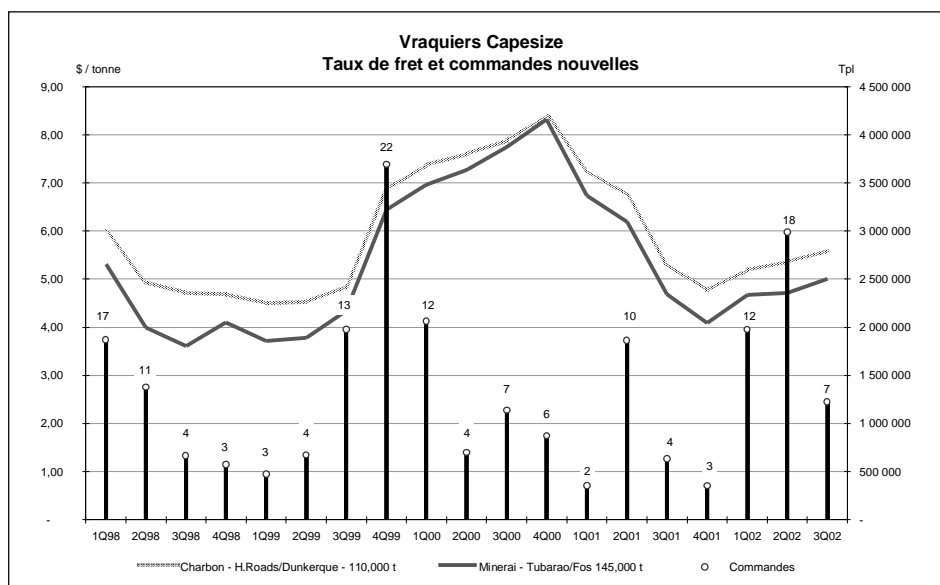
Graph. 5 : Commandes VLCC



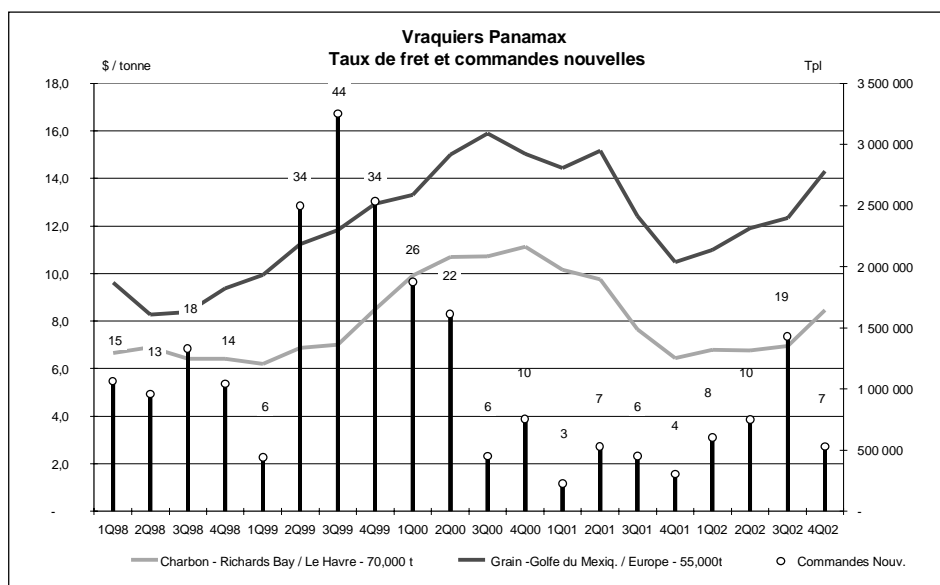
En matière de vracs secs, la demande étant forte, le renouvellement de la flotte est allé croissant entre 1994 et 1997, avec quatre années durant lesquelles les volumes des navires neufs mis sur le marché ont dépassé 5 % de la capacité d'export total de la flotte, les retraits ne dépassant pas 2 % à 2,5 % de cette capacité au cours des années 1995 et 1997. La forte détérioration des conditions du marché a de nouveau très fortement accéléré les mouvements de retrait en 1998 et en 1999 qui ont touché chaque année l'équivalent de 5 % de la capacité de la flotte. Les commandes passées en 1997 au moment où la demande était la plus forte ont progressivement relancé les entrées de navires neufs, qui ont culminé en 2000 et 2001 avec des entrées représentant 6 % puis 7,5 % de la capacité de la flotte. Le haut niveau de la demande de transport de matières premières constaté en 2000 et 2001 a ralenti les mouvements de retrait. De 1998 à 2001, les entrées de navires neufs ont atteint 57 millions de tonnes de port en lourd et les sorties 37,5 millions de tonnes, soit un accroissement annuel moyen de capacité de 1,9 % correspondant bien au développement des marchés pour une flotte dont 81 % de la capacité est âgée de moins de vingt ans, c'est-à-dire relativement jeune.

MARITIME

Graph. 6 : Commandes Vraquiers Cape Size



Graph. 7 : Commandes Vraquiers Panamax



Progression continue des porte-conteneurs malgré les périodes de crise et conséquences sur les autres secteurs des marchandises générales

Au cours des dix dernières années, la flotte des porte-conteneurs s'est accrue au rythme de 7 % par an, doublant ainsi son effectif pendant que la taille moyenne de ses navires n'a cessé d'augmenter. Durant la période 1998-2000, la capacité d'export s'est même accrue de 8,4 % l'an. La flotte des porte-conteneurs représente maintenant 9,5 % du tonnage de l'ensemble de la flotte mondiale alors qu'elle n'en représentait que 4 % en 1990.

Au cours des années qui ont suivi 1998, les commandes ont atteint 45,8 millions de tonnes de port en lourd et les livraisons de navires porte-conteneurs neufs ont atteint 24,4 millions de tonnes, alors que les retraits n'en ont concerné que 14,5 millions. Au 1^{er} janvier 2002, les carnets de commandes représentaient encore 16,6 millions de tonnes de port en lourd. Les navires livrés au cours des cinq dernières années ont ainsi représenté plus de 40 % de la capacité de la flotte (qu'elle soit mesurée en conteneurs équivalents vingt pieds ou en tonnage). On pourrait s'étonner d'une telle confiance des armateurs en l'avenir au vu des difficultés rencontrées, notamment après 1997, et de la conjoncture économique, mais on doit rappeler qu'en 1999, au plus fort de la crise, la capacité de transport a manqué pour fournir en conteneurs vides vers l'Extrême-Orient. Les équilibres

financiers ont, dans une certaine mesure, pu être maintenus, grâce aux réductions des coûts unitaires permis par la mise en ligne d'unités plus importantes et par le transfert au profit du trafic conteneurisé de cargaisons transportées auparavant par d'autres types de navires : chimiquiers, navires réfrigérés, rouliers, cargos généraux et vraquiers notamment.

Les petits transporteurs de vrac, comme les transporteurs de marchandises générales, les transporteurs spécialisés et les navires rouliers se sont trouvés dans une situation difficile, les arbitrages réalisés au profit des navires porte-conteneurs se faisant au détriment de ces catégories de transporteurs. A l'image de ce que les opérateurs ou armateurs de navires de ligne régulière ont pratiqué depuis longtemps (constitution de pools ou fusion et absorption de compagnies), les opérateurs de ces catégories de navires ont engagé à partir de 1999 des restructurations importantes pour faire face aux concentrations intervenues chez les grands chargeurs industriels et à la conteneurisation croissante des marchandises. C'est à ce prix qu'ils ont pu procéder aux ajustements nécessaires entre les grandes zones mondiales de trafic et qu'ils ont pu profiter de la conjoncture exceptionnelle de l'année 2000. En contrepartie, les navires de ce type ont vieilli par insuffisance de renouvellement. Des flottes entières, comme celle des petits vraquiers, se sont vues cantonnées dans des trafics régionaux. D'autres, comme celle des cargos généraux, ont diminué en importance absolue ou, comme celle des navires réfrigérés et rouliers, en importance relative.

Perspectives pour 2002 et 2003

Les crises de surinvestissement et les crises boursières, comme les mouvements de change qui les accompagnent habituellement, ne sont pas rares et sans effets sur le monde du transport maritime qui a toujours su s'adapter, parfois au prix de restructurations douloureuses. La comparaison avec la situation actuelle apparaît cependant difficile et hasardeuse.

***Les années
2000 et 2001
ne reproduisent
pas la situation
de 1997 et de 1998,
notamment
en Europe...***

A la différence des crises précédentes, ce sont deux des principaux centres moteurs de la conjoncture économique mondiale - les Etats-Unis puis l'Europe - qui ont cette fois été les premiers touchés et non plus des pays émergents d'Asie du Sud-Est. Très rapidement, après les premiers signes d'essoufflement de la croissance américaine au second semestre 2000, la réserve fédérale des Etats-Unis a pris des mesures en faveur de la consommation et de soutien aux producteurs, comme la baisse importante des taux d'intérêt directeurs. Ces mesures sont cependant restées jusqu'à présent sans effet notable, sauf peut-être sur les changes, puisque plusieurs monnaies, comme l'euro ou la livre sterling se sont appréciées par rapport au dollar, mais pas au point de ralentir le puissant courant des importations américaines. L'Europe, qui avait été l'une des principales sources de débouchés lors de la crise asiatique précédente, a cette fois développé à partir de 2001 une influence fortement négative sur l'économie de ses partenaires avec la baisse de ses importations. La Chine, qui avait accepté de voir en 1998 et 1999 sa monnaie se réévaluer fortement par rapport à celles de ses concurrents d'Asie pour ne pas gêner leur redémarrage, acceptera-t-elle à nouveau une situation similaire ?

Pour ce qui concerne les flottes de transport, ce sont celles qui ont été le plus récemment renouvelées, et qui supportent donc les charges financières les plus élevées, qui rencontreront le plus de difficultés, si elles ne sont pas couvertes par des chartes à temps. Actuellement, ces difficultés concernent surtout la flotte vraquière sèche, du fait du ralentissement de la demande de matières premières et des intrants industriels intermédiaires. Mais ces difficultés touchent aussi celle des navires de ligne porte-conteneurs et ne pourraient que s'aggraver si devait survenir un ralentissement de la consommation finale des ménages.

MARITIME

Compétitivité des armements français

Pour l'année 2000, dernière année ayant fait l'objet d'une enquête professionnelle d'activité, les armements français ont transporté sur leur flotte propre ou sur des navires affrétés 91,5 millions de tonnes de marchandises, soit 327 160 millions de tonnes-milles. Si, mesurés en tonnes, les transports réalisés par les armements français représentent un tonnage proche³ de celui chargé et déchargé dans les ports français à destination ou en provenance de nos partenaires de l'Union européenne, mesurés en tonnes-milles, ils représentent une activité six fois supérieure. C'est dire l'engagement de l'armement français dans le transport intercontinental.

Sur les 82 millions de tonnes transportées par les armements français à l'international, 30 millions de tonnes l'ont été au sein du secteur qui fait l'objet de la plus vive concurrence, puisque réalisée entre deux pays étrangers tiers, représentant donc un pur service d'exportation.

Bien placé sur un nombre important de grands trafics internationaux, notamment ceux à destination ou en provenance de pays émergents comme la Chine, l'armement français participe activement aux trafics Nord-Sud et maintient une bonne présence au cabotage international en Europe et Méditerranée.

Force et faiblesse d'une flotte récemment et massivement renouvelée

Depuis 1999, le renouvellement de la flotte sous pavillon français s'est accéléré, assurant sa modernisation technique, et son âge moyen - qui était de 15,3 ans en 1999 - s'est abaissé à 8,4 ans au 1^{er} janvier 2002. C'est ainsi que la flotte des trente-cinq caboteurs pétroliers comporte onze navires construits postérieurement au 1^{er} janvier 1997 et a huit ans d'âge moyen. Elle constitue, avec dix-huit unités de capacité de transport supérieure à 20 000 tonnes de port en lourd, une flotte apte à intervenir sur tous les marchés internationaux. La flotte vraquière sèche comprend huit navires entrés en service après le 1^{er} janvier 1998, dont quatre relèvent du type « Cape Size » et quatre du type « Handymax » (de 30 000 à 60 000 tonnes de port en lourd). La catégorie des porte-conteneurs intégraux s'est certes réduite à quinze unités, perdant de la capacité d'emport, mais sept navires neufs sont entrés en service depuis 1999. Leur taille moyenne (49 000 tonnes de port en lourd) s'est par contre accrue tandis que leur âge moyen a été ramené à sept ans. Les transporteurs de pétrole brut et de gaz naturel, secteur qui avait le moins participé jusque là à l'effort de renouvellement, s'y sont engagés à leur tour avec quinze navires neufs entrés en flotte depuis le 1^{er} janvier 1999. Le secteur des navires à passagers, dont les seules entrées de navires neufs avaient été celles des navires rapides, s'est lui aussi engagé au cours des deux dernières années dans la voie du renouvellement, en Manche et en Méditerranée, notamment.

Actifs sur les principaux marchés intéressant notre commerce extérieur, les transporteurs maritimes français ont aussi développé leur activité vers la pure exportation de services (liaisons entre pays étrangers), en utilisant de plus en plus des navires étrangers en location et en conservant une proportion importante de navires français, immatriculés pour l'essentiel sur le « registre TAAF⁴ ».



³ 83 %, précisément.

⁴ Terres australes et antarctiques françaises.