



ISEMAR

La Norvège, l'étendue des filières maritimes

Le monde maritime européen doit beaucoup aux pays nordiques. Tant leur relation naturelle à la mer que leur développement économique les ont portés au leadership de bien des industries maritimes. Isolée, étendue, peu peuplée, la Norvège bénéficie néanmoins largement des richesses de la mer qu'elles soient halieutiques ou énergétiques, et elle a développé une moins connue mais tout aussi florissante activité de transport. La Norvège participe au cercle très restreint des grandes nations du commerce maritime au travers de ses armements mais aussi de ses banques, sociétés de classification, assureurs et courtiers faisant d'Oslo et de Bergen des points névralgiques du shipping international.

La Norvège et la mer

La Norvège est un pays très étendu, doté de 57 000 km de côtes, d'un très grand nombre d'îles et de presque autant de fjords plus ou moins profonds nécessitant la mise en service d'innombrables bacs indispensables à la circulation dans les régions côtières. En outre, la Norvège vit dans une quasi-insularité, car la continuité terrestre avec la Suède et le lien fixe de l'Øresund n'ont que peu d'intérêt. Ce sont donc les liaisons roulières avec le Jutland danois au travers du Skagerrak qui représentent le lien principal avec le reste du continent.

Du point de vue portuaire, et hors trafics énergétiques, le pays n'a que quelques productions massives exportées vers le marché européen : les produits de la mer, forestiers, chimiques et métallurgiques. Un seul port, Narvik (16 Mt), possède une activité de vracs secs conséquente, mais il s'agit de minerai de fer suédois dont c'est le débouché maritime le plus proche. Pour les importations, le pays ne compte que 5 M d'habitants et les bassins de consommation urbains sont éparpillés. Les biens manufacturés intra européens se concentrent dans les ports rouliers du sud du pays et les volumes conteneurisés sont très faibles : Oslo n'a manipulé que 186 000 evp en 2007, très loin du presque million d'Arhus (Danemark) ou de Göteborg (Suède).

Si la Norvège n'est pas membre de l'UE elle n'est pas pour autant neutre. Appartenant à l'OTAN, elle contrôle la partie Nord-Ouest du pacte militaire occidental. Si la menace soviétique a disparu, la Norvège reste vigilante vis-à-vis de son voisin russe¹. La plus grande fréquentation de ses rivages par les pétroliers russes venant des mers Blanche et de Barents et demain une possible utilisation commerciale de la route maritime

sibérienne justifient des craintes environnementales. En outre, la Norvège, qui possède l'archipel du Spitzberg, est très concernée par les enjeux géopolitiques et géoéconomiques des régions polaires.

Depuis 1971, l'exploitation des hydrocarbures off-shore (51 champs) est devenue un des fondements de l'économie norvégienne. Le pays est le 10^e producteur mondial de pétrole et le 5^e exportateur, le 6^e producteur de gaz et le 3^e exportateur. Ces richesses constituent un quart du PNB et un tiers des recettes de l'Etat. Cette manne a une fin programmée à moyen terme pour le pétrole et plus éloignée pour le gaz mais, en attendant, elle nourrit une importante filière énergétique² développée autour de Stavenger comprenant la prospection, le forage, la construction, la production, le transport et les services connexes.

Le pays compte deux raffineries dans le fjord d'Oslo (Slagen – Tønsberg) et dans la région de Bergen (Mongstad) où se situe aussi le terminal d'exportation de Sture alimenté par pipelines ou pétroliers navettes depuis les champs du Centre Ouest. Pour le gaz naturel, la production est exportée par gazoducs vers les pays européens mais une partie transite par des usines côtières où les gaz sont séparés (butane, propane, naphta...) et ré-exportés par mer. La production du champ de Snøhvit (2007) en mer de Barents passe par le premier terminal de liquéfaction norvégien sur l'île de Melkoya (Hammerfest).

Les industries maritimes forment aujourd'hui le deuxième secteur économique norvégien derrière l'énergie. S'il y a peu d'activité portuaire, un lien fort avec la mer (cabotage, pêche, pétrole) a créé un puissant héritage qui a été fructifié par de nombreuses familles impliquées dans le transport maritime au point

¹ La Russie constitue aussi une opportunité avec l'ambition de Narvik, port libre de glaces qui est une entrée vers le marché russe via un corridor ferroviaire suédo-finlandais.

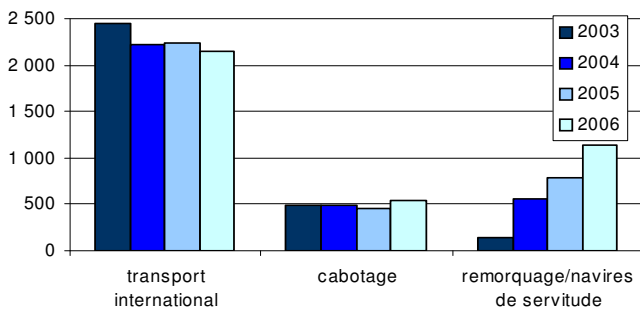
² Le géant national est StatoilHydro issu de la fusion, en octobre 2007, de Statoil et de la division hydrocarbure de Norsk Hydro. La compagnie est publique à 70.9%.

de doter de la Norvège de l'une des plus grandes marines marchandes du monde.

Le secteur maritime emploie 90 000 personnes autour de trois centres principaux, Oslo, Bergen et Stavanger³. Les compagnies maritimes comptent 16 000 marins nationaux et 40 000 marins étrangers, philippins pour la moitié d'entre eux, les services maritimes 18 000 salariés, la construction navale 20 000 et les équipementiers 21 000. Entre 2002 et 2007, la création de valeur du secteur maritime norvégien a progressé de 70% pour atteindre les 100 M€ (330 M€ pour le secteur énergétique) ce qui le place devant la finance et le commerce de détail. Les secteurs qui ont cru le plus vite sont l'offshore et les services maritimes.

Valeur ajoutée des activités maritimes en millions €

Source : Statistisk sentralbyra.



La force du shipping norvégien

La force et la vitalité du secteur maritime norvégien résident en grande partie dans les activités de tramping international : les transports de pétrole, de gaz, de produits chimiques, de bois, de véhicules, etc. sont autant de marchés de matières premières ou de spécialités que les compagnies norvégiennes ont appris à maîtriser et sur lesquelles elles ont réussi à se maintenir. Le secteur maritime comprend deux types d'armements à la philosophie de développement différente. Le premier groupe comprend des armements spécialisés dans un domaine d'activité :

- KG Jebsen, Western Bulk, Grieg Star dans la branche des vrac secs,
- Eitzen, Odfjell, Jo Tankers et Stolt Nielsen dans la chimie,
- Green Reefers et Star Reefers dans le transport sous température dirigée,
- Wilh. Wilhemsen⁴, PD Gram, Eidsiva dans le transport de voitures neuves et matériels roulants,
- Nordgreens, Star Shipping, Saga Forest, Gearbulk dans les produits forestiers,
- Wil Wilson dans le cabotage.

³ Bergen est la capitale du monde maritime norvégien avec plus de 500 navires enregistrés, un peu moins de 250 pour Oslo et environ 140 pour Stavanger. Néanmoins en tonnes brutes Bergen et Oslo font presque jeu égal, la capitale ayant mieux profité du développement récent lié à la finance.

⁴ Wilhemsen est associé au Suédois Wallenius dans WWL depuis 1999.

Le second groupe est constitué de compagnies qui couvrent plusieurs champs d'activité (chimie, gaz, pétrole, véhicules...), souvent en partenariat avec d'autres armateurs. Parmi les plus représentatives, on trouve Knutsen, Höegh, Torvald Klaveness, Ugland, Fred Olsen.

Une partie du monde maritime norvégien est domestique. Maritime et périphérique, la Norvège dépend en partie d'un tissu de services rouliers qui s'est constitué autour de deux acteurs principaux. Pour le pur fret roulier, le seul opérateur est Sea-Cargo (union depuis 2001 de Seatrans et NorCargo). Pour le ferry, il s'agit de Color Line né de la concentration progressive de tous les acteurs du secteur⁵, la dernière consolidation date de 2003 avec Fjord Line.

Le secteur des passagers compte aussi le service maritime des ports du Nord de Bergen à Kirkness au-delà du Cap Nord. L'Express Côtier de la compagnie Hurtigruten est devenu autant un élément de la desserte des régions septentrionales qu'une "niche touristique" à succès⁶. Au-delà, le pays est une destination de croisière très réputée autour de ses spectaculaires fjords et villes de caractères.

Pour le conteneur, comme dans le reste de l'Europe du Nord, de petits opérateurs indépendants assurent des services de feeder avec le Range Nord. Trois armateurs norvégiens sont présents, Euro Container Line (groupe Wilson), Nor Lines et North Sea Container Line. Plus spécialisé dans le conteneur intra européen (notamment 45' de produits forestiers), Lys Line est depuis 2003-2007 dans le giron du Danois DFDS.

L'Express côtier, figure du monde maritime norvégien



Adaptation et remise en cause du système

Les armateurs norvégiens bénéficient d'un fort soutien de l'Etat. En 1982, en plein marasme économique sur les marchés vraciers et pétroliers, la Norvège instaure un registre international (NISR) qui permet aux armateurs de recourir aux agences de "manning" et d'employer de la main-d'œuvre étrangère à des

⁵ En 1990, Color Line a repris les lignes nationales de Fred Olsen qui reste actif dans le secteur des passagers aux Canaries et au Maroc ainsi que dans la croisière.

⁶ Jacques Guillaume, "Une voie de transport devenue ressource touristique : le cas de l'Express côtier norvégien", Chambéry, 2006.

conditions salariales et sociales très souples sur des navires battant pavillon norvégien. Une dizaine d'années plus tard, en 1996, c'est la fiscalité qui est à son tour allégée : les compagnies qui réinvestissent leurs bénéfices plutôt que de verser des dividendes à leurs actionnaires sont exemptées de l'imposition sur ces bénéfices.

L'industrie maritime profite aussi du système d'investissement privé défiscalisé dit KS (*Kommandittselskap*), qui fonctionne sur un modèle similaire au système allemand des KG. Les retours sur investissement sont élevés et l'épargnant qui investit dans des parts de navires n'est pas soumis à l'impôt sur les revenus que lui procure cette épargne. Mais le KS norvégien est un outil de financement moins puissant que le KG allemand car il repose sur une base d'investisseurs potentiels plus faible. En 2005, ce sont 400 M US\$ qui ont été réunis par les quatre KS norvégiens, alimentant des actifs maritimes d'une valeur globale de 1.7 Mds US\$. L'épargne drainée par les KS est aussi largement orientée vers les tankers et l'off-shore là où les KG allemands sont concentrés sur les porte-conteneurs.

Malgré la souplesse procurée par le registre international, le pavillon norvégien (NOR et NISR) est tout de même de moins en moins utilisé par les armements nationaux. Il abritait 57.2% de la flotte en 1997 (27.1 Mtp) contre 29% aujourd'hui (14 Mtp). Les Norvégiens immatriculent en particulier leurs navires aux Bahamas qui rassemblent 21% de la flotte norvégienne sous pavillon étranger, aux Îles Marshall (20%) et au Liberia (8%). Cependant, le registre international norvégien reste attractif pour d'autres armateurs, en témoignent les 210 navires pour 6.7 millions de tonnes brutes enregistrés en 2007. L'engagement de ces armateurs va jusqu'à limiter l'érosion qui touche le registre international norvégien : ils représentaient un peu plus du tiers du tonnage du NISR en 1997 et près de la moitié aujourd'hui.

Répartition des navires dans les deux grands registres norvégiens en millions de tonnes brutes

	1997		2007	
	Nb	Mtb.	Nb	Mtb
NOR	949	22.2	749	16.7
NISR propriétaires norvégiens	462	12.5	355	7.6
NISR propriétaires étrangers	229	7	210	6.7
NISR total	691	19.5	565	14.4

Source : Statistisk sentralbyra.

Depuis 10 ans, la flotte contrôlée par des intérêts norvégiens se maintient à un peu moins de 48 millions de tpl (5^{ème} place mondiale en 2007). Cette bonne position cache un malaise qui touche les secteurs de la chimie et du gaz, cœur du savoir-faire norvégien : le tonnage des navires à haute technicité, qui requièrent le plus de compétences et qui mobilisent le plus de capitaux, est en baisse. Celle-ci est d'autant plus inquiétante que la demande à moyen et long termes est largement orientée à la hausse sur ces deux

marchés, pourtant difficiles d'accès. La Norvège subit de plein fouet le développement des armements asiatiques qui prennent rapidement position. Les armements norvégiens sont d'ailleurs au centre de cette bataille. Dans la chimie, le groupe national Eitzen a accru ses parts de marché par une politique de rachat et de commandes très ambitieuse. Mais il est talonné par la compagnie indonésienne Berlian Laju / Chembulk. Dans le secteur du gaz, l'armement norvégien Bergesen⁷ a été victime d'une OPA inamicale du groupe World Wide Shipping de Hong Kong en 2003. Plus généralement, sur ce secteur du gaz, la forte demande en transport attire de nouveaux acteurs, issus notamment du puissant secteur pétrolier, qui bénéficient de solides appuis bancaires.

Flotte contrôlée par des intérêts norvégiens en millions de tpl

	1997			2007		
	N	T	R	N	T	R
pétroliers	277	26.6	4	327	25.3	4
chimiquiers	98	1.8	1	60	1	3
gaziers*	97	3.2	2	82	2.8	4
vraquiers	212	6.2	6	182	8.9	8
cargos	441	6.7	4	609	9.8	2
porte-Cont.	9	0.2	23	16	0.5	22

N : nombre de navires, T : tonnage, R : rang mondial
* metres cubes. Source : ISL Bremen.

Dans le sillage de la révision des aides d'état par l'Union européenne et dans l'Espace Economique Européen, la Norvège modifie sa fiscalité. Depuis 2007, une nouvelle taxe au tonnage s'applique sur les activités maritimes (opérations du navire) mais aussi financières et commerciales connexes⁸, et devrait attirer de nombreuses compagnies à immatriculer leurs navires et localiser leur siège en Norvège. Mais les armateurs qui ont profité des exemptions fiscales dans le système précédent doivent rembourser ces sommes pour pouvoir bénéficier de la nouvelle version de la taxe au tonnage. Ainsi, ce sont quelques 4 milliards US\$ qui seraient reversés dans les caisses de l'état de façon échelonnée sur les 10 prochaines années. L'essentiel des contributions reposerait sur une soixantaine de grands d'armateurs.

La facture pour BW Gas par exemple, l'un des plus gros armements installés en Norvège, se monterait à 770 millions US\$ pour cette période. Toutefois, 1/3 des sommes à reverser peut abonder un fond destiné à financer des projets "environnement – transports". Pour les compagnies, ce serait un moyen de réinvestir cet argent dans des projets dont elles profiteraient à long terme des résultats et ainsi améliorer leur compétitivité. Toutefois, le mécontentement reste grand et il y a un risque que ces armements quittent le système, dépavillonnent les navires et transfèrent les activités vers d'autres pays.

⁷ Actif dans le pétrole, le gaz et le vrac, la compagnie renommé BW Gas a été recentrée sur le transport de gaz en conservant ses équipes et son siège à Oslo.

⁸ Auparavant ces activités étaient imposées sur les bénéfices réels qu'elles génèrent.

La diversité des activités de service

Au-delà de ces difficultés, la Norvège conserve un leadership dans de nombreux domaines. Le pays participe à hauteur de 10% au financement maritime international. Les banques DNB Nordbank et Nordea occupent traditionnellement les deux premières places dans le financement maritime international des prêts syndiqués. Sur les trois premiers trimestres de 2008, au sein du top 20 des banques mondiales, elles cumulent près de 20% des montants alloués en position de porteur (*mandated arranger*) et 29% en position de suiveur (*bookrunner*), Nordea arrivant alors largement en première position.

Parmi les grands courtiers internationaux, les Norvégiens Fearnley's, RS Platou, Lorentzen & Stemoco sont très actifs sur les marchés vraciers et pétroliers – gaz – chimie. Face à la presse anglo-saxonne, l'hebdomadaire Tradewinds, dont l'actualité est focalisée sur le transport maritime et les armateurs, a su se faire une place dans l'information maritime mondiale. En matière de classification de navires, DNV - Det Norsk Veritas (17% des navires classés dans le monde) - se hisse dans le top 5 des sociétés de classification internationales. Guard et Skuld sont les deux P&I clubs norvégiens au sein des 13 plus grands clubs, pour majorité britanniques, qui couvrent 90% de la flotte marchande mondiale. Avec 13.4% du marché de l'assurance corps de navires, les assureurs norvégiens sont en première position sur le marché mondial. En revanche, ils jouent un rôle secondaire sur le marché des assurances facultés.

L'International Maritime Exchange, plus connu sous son acronyme IMAREX, s'est imposé au côté du Nymex (New York), comme la première place d'échange de produits dérivés maritimes dans le monde. Plateforme de transactions standardisée et chambre de compensation sécurisée avec NOS (*Norwegian Futures and Options clearing house*), elle sert d'intermédiaire à un volume d'affaire de 200 milliards US\$ par an. Par ailleurs, la bourse d'Oslo (Oslo Stock Exchange) abrite un grand nombre de valeurs liées à la multitude d'entreprises nationales, mais elle attire aussi un nombre croissant de compagnies maritimes et énergétiques internationales.

Spécialisation et recomposition des industries de la construction navale

L'industrie se concentre principalement sur la réparation des navires et la construction de navires spécialisés : bacs, chimiques, frigorifiques, chalutiers, ravitaillement offshore, câbliers, exploration sismique. Le secteur se compose de plus d'une cinquantaine d'entreprises généralement de petite ou moyenne taille dont émerge Bergen Yards, Ulstein et STX Europe (ex Aker Yards).

La main d'œuvre locale chère est un handicap mais le marché domestique et la forte spécialisation sont des atouts. En outre, les chantiers norvégiens développent

des navires innovants à l'image du célèbre *supply* du type Orca construit par Ulstein pour Bourbon. Le pays est aussi précurseur pour l'utilisation du gaz comme carburant pour des *supply vessels*, des bacs et des rouliers.

La construction navale est dominée par la "saga Aker". Elle débute en 1992 lorsque l'homme d'affaires K. I. Røkke reprend le chantier de Langsten. Neuf ans plus tard, il acquiert le conglomerat anglo-norvégien Kvaerner. Le nouvel ensemble nommé Aker Kvaerner est alors positionné sur des activités de pétrole et de gaz, d'ingénierie et de construction navale. Les pertes de 2003 entraînent la scission en deux entités industrielles cotées en bourse à Oslo. Aker Kvaerner regroupe le secteur parapétrolier et construction mécanique (devenu depuis Aker Solutions). Aker Yards réunit les chantiers navals du groupe en Europe et au Brésil.

En 2006, la holding Aker ASA a décidé de se désengager d'Aker Yards en vendant en bourse toutes ses parts au profit de nombreuses banques et fonds d'investissements jusqu'à l'achat surprise d'une partie du capital (39,2%) en octobre 2007 par STX Shipbuilding. Fort de la réussite de son OPA (92,46% du capital), le groupe sud-coréen a rebaptisé l'entreprise STX Europe ASA, toujours cotée à Oslo. L'activité de construction en Norvège de STX Europe reste très spécialisée avec notamment des navires de service des activités off-shore et portuaires ainsi que les unités adaptées à la glace. Le chantier de Florø spécialisé lui dans les navires marchands a été conservé dans le groupe après la vente de cette activité en Allemagne et en Ukraine à des intérêts russes.

La Norvège reste une puissance maritime de premier ordre, la seule probablement à avoir développé un tel spectre d'activités liées au commerce maritime. Toutefois, après avoir pris une succession de mesures libérales favorables à l'expansion des activités maritimes à partir de la décennie 70, celle de la mise en valeur de ses ressources pétrolières et gazières, la Norvège fait aujourd'hui face à de nouveaux enjeux dont la perte de compétitivité de son pavillon, ou l'application des règles de concurrence dans le champs de l'EEE qui ne sont pas des moindres. Mais la Norvège possède de nouveaux atouts dans les instruments financiers (bourse, marchés dérivés, assurance) et l'environnement (recherche, expertise, production) qu'elle compte faire fructifier pour rester aux premiers rangs des nations maritimes.

Romuald LACOSTE et Paul TOURRET

Janvier 2009 – ISSN : 1282-3910. Dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul TOURRET

Institut Supérieur d'Economie Maritime (droits réservés)

Retrouver sur notre site internet le complément cartographique de cette Note de Synthèse.