

Analyse de la conjoncture économique : le transport et les services maritimes

1^{er} semestre 2014



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

Contacts : Adam KAPELLA et Murielle MORVAN

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
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 18 - Tél. : +33 (0)1 40 81 73 22

Email : adam.kapella@developpement-durable.gouv.fr

murielle.morvan@developpement-durable.gouv.fr

Référence Bibliothèque National de France : ISSN : 2269-9139

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 vrac sec et liquide, 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

Éditorial	7
1.1 Contexte économique global	9
Conjoncture mondiale	9
Évolution des cours des carburants	11
1.2 Tendances économiques du trafic maritime	13
2. Éléments de conjoncture par secteur de transport	15
2.1 Transport de conteneurs	15
2.2 Transport de vrac secs	18
2.3 Transport pétrolier et de gaz	21
2.4 Transport maritime de courte distance	22
Les liaisons transmanche	22
Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse	23
Les autoroutes de la mer	24
2.5 Les activités dans le secteur de la croisière	24
2.6 Les activités de services maritimes	26
3 Financement maritime	28
4 Conclusion	30

Éditorial

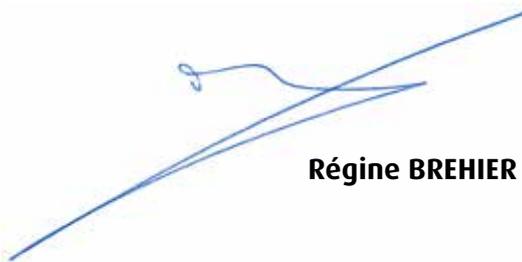
Considérée comme une année de transition, 2013 avait dégagé des tendances favorables à la reprise de l'activité dans le secteur du transport maritime. Les engagements des armateurs pour l'année 2014 montrent que leur confiance revient peu à peu, celle de leurs banquiers également. L'actualité semestrielle a cependant apporté son lot de mauvaises nouvelles (difficultés dans le secteur des ferries, échec dans les stratégies d'alliances), et les surcapacités continuent de peser sur les marchés. De même les évolutions de la conjoncture économique et de la demande ont en partie déçu les attentes et les projections des analystes.

L'analyse de la conjoncture semble confirmer l'existence de potentiels de croissance importants qui pourraient être débridés (marchés énergétiques, élargissement du canal de Panama, réduction des surcapacités sur certains segments). Le cas échéant, pourrait s'engager un mouvement susceptible d'assurer un retour à la rentabilité des taux de fret dans les secteurs de navigation au long cours.

À l'inverse, les inquiétudes qui traversent l'économie du transport de courte-distance confirment aussi qu'il ne s'agit pas d'un marché d'actifs mais bien de services structurant des économies régionales, désenclavant des territoires et offrant des emplois qu'il s'agit de pérenniser.

En ce sens, des marchés structurés aussi différemment appellent des politiques plurielles d'accompagnement et de soutien au transport maritime.

La Directrice des Affaires Maritimes

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke, positioned above the name Régine BREHIER.

Régine BREHIER

1.1 Contexte économique global

Conjoncture mondiale

La reprise de l'activité économique mondiale constatée au second semestre 2013 devait se poursuivre en 2014 sur un rythme de 3,6 % de croissance.

Le raffermissement attendu de la croissance a toutefois enregistré un net ralentissement en première partie d'année pour des raisons aussi bien conjoncturelles que structurelles. De façon générale, les chiffres sur le premier trimestre 2014 indiquent des résultats contrastés aux États-Unis, une atonie de la zone euro et une croissance asiatique qui plafonne. Ces diverses trajectoires de croissance parmi les pays avancés n'entraînent pas l'activité des pays émergents qui font face à des déséquilibres macroéconomiques.

Pour les États-Unis, l'activité économique s'est contractée au premier trimestre (-0,2 % selon l'OCDE) avant de rebondir fortement au printemps. Le FMI a revu ses projections annuelles de croissance à la baisse (2 % contre 2,7 %). Comme au Canada, ce phénomène s'expliquerait par un hiver particulièrement rigoureux qui a pesé sur la consommation des ménages et l'activité générale des entreprises (ralentissement des investissements). Les consommateurs ont reporté leurs achats au trimestre suivant. Le dynamisme lié à l'exploitation non-conventionnelle des hydrocarbures est aussi ralenti du fait du morcellement du marché de l'énergie et de son réseau de distribution alors que l'activité de raffinage est centrée sur les champs pétrolifères littoraux. Les marchés persistent cependant à ne voir dans cet épisode qu'un incident passager au même titre que l'ouragan de l'hiver 2012. Les mesures proposées pour relever le salaire minimum pourraient relancer la croissance par la demande si elles étaient adoptées tout en prolongeant la politique monétaire accommodante.

L'atonie de la zone euro (+ 0,19 % au premier trimestre) et les risques de déflation se sont précisés (l'inflation n'a pas dépassé 0,5 %) : une évolution négative pèserait davantage sur le niveau d'endettement actuel et les ressorts de la croissance.

Cette atonie a touché l'économie allemande et fragilisé ses projections de croissance sur l'année (+1,9 % selon le gouvernement et les instituts de conjoncture). Malgré une activité soutenue au début de l'année (+0,8 %), les indicateurs plus récents donnent des signes d'essoufflement avec une baisse de la production manufacturière au printemps et une contraction de 0,2 % du PIB sur le deuxième trimestre : la robustesse des exportations allemandes repose sur une reprise du commerce mondial et leur force d'impulsion sur le reste de l'Europe reste limitée. Une politique économique reposant davantage sur la consommation intérieure (institution d'un salaire minimum) et la relance de l'investissement immobilier rééquilibreraient un modèle de croissance sensible à la conjoncture mondiale.

En France, avec un taux de 0 % sur le semestre, l'économie stagne : elle reste sensible au ralentissement des exportations et à un euro toujours élevé qui fait perdre des parts de marché aux entreprises françaises. La production industrielle a connu une contraction plus marquée alors que le chômage est resté au-dessus de 10 % et que la consommation des ménages a reculé (-0,5 %). Les perspectives du FMI maintiennent cependant un taux de croissance de 0,7 % en 2014.

Si l'Italie accuse un taux négatif sur le semestre (-0,15 %), l'Espagne offre des perspectives de reprise plus vigoureuses (+1,3 % sur l'année selon l'INSEE) grâce à ses exportations après avoir connu une forte déflation salariale. La production industrielle espagnole poursuit sa progression pour le sixième mois consécutif. Le gouvernement espagnol a adopté en juin dernier un plan pour « la croissance, la compétitivité et l'efficacité » doté de 6,3 Md€ d'investissements et de 4,5 Md€ de prêts et de garanties.

L'économie du Royaume-Uni a bénéficié de l'activisme de la Banque d'Angleterre. Le rebond de la consommation et du marché immobilier nourrissent un dynamisme robuste depuis début 2013. La croissance s'établirait à 0,8 % pour le premier trimestre 2014. Le gouvernement britannique vise un objectif annuel de 2,7 % (après 1,7 % l'an dernier). Selon les analystes, l'investissement devrait se redresser nettement grâce à la confiance retrouvée des entreprises tandis que la consommation tirée par l'amélioration du pouvoir d'achat devrait croître de 2,5 % sur l'année. Le chômage est passé sous la barre des 7 % fin février, son plus bas niveau depuis cinq ans. Un positionnement comparable favorise également l'économie polonaise toujours plus intégrée dans la chaîne de production de son voisin allemand et en phase accélérée de rattrapage (+1,1 % sur le premier trimestre).

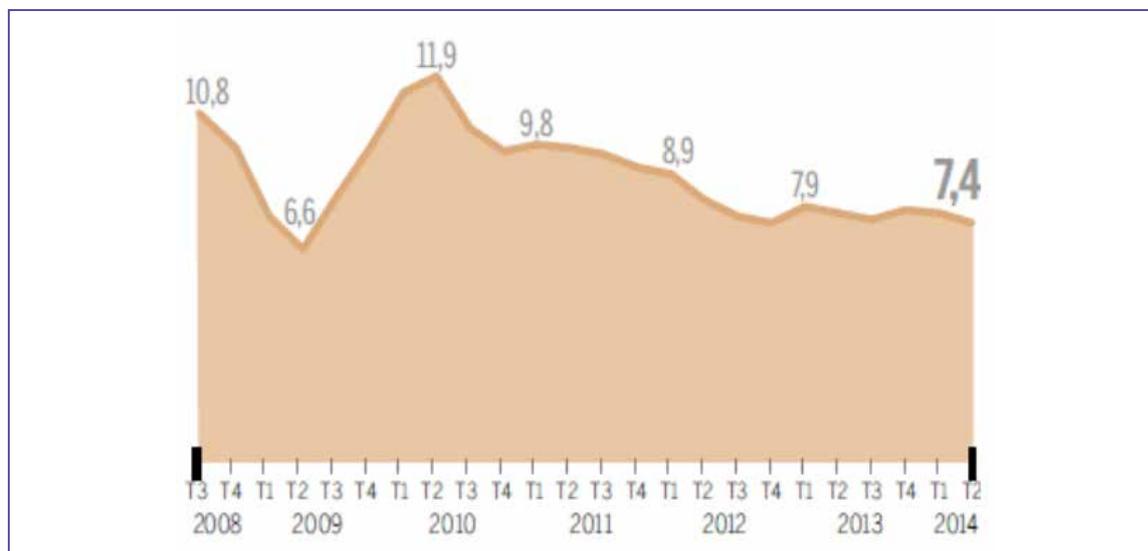
La croissance des économies asiatiques continue de ralentir : les prévisions de croissance se sont stabilisées autour de 5,5 %. Il semble que le taux de retour des efforts budgétaires pour la soutenir s'est mis à décroître. Les économies asiatiques ont atteint un stade de développement ne permettant pas d'entretenir une croissance soutenue : des politiques macro-économiques sont nécessaires pour assurer des taux élevés et éviter les stagnations qu'avaient connues des pays à « revenu intermédiaire » comme l'Amérique latine dans les années 1980. Le contexte monétaire international a également joué en défaveur des économies émergentes qui alimentent leur croissance par les investissements en dollars. Le relèvement attendu des taux de la Fed pourrait continuer de déstabiliser les monnaies fragiles et les ressorts de la croissance de pays comme la Turquie.

Au Japon, le renforcement de l'investissement privé, des exportations ainsi que la dépréciation considérable du yen au cours des douze derniers mois avaient porté la croissance (+1,5 % au premier trimestre). Le durcissement de la politique budgétaire en 2014-15 avec un relèvement de trois points de la TVA et la fin des dépenses de reconstruction devraient ralentir le niveau d'activité. Une nouvelle relance budgétaire à hauteur de 1 % du PIB corrigerait l'effet négatif du durcissement budgétaire sur la croissance (qui devrait atteindre 1,4 % en 2014 et 1 % en 2015).

En Chine, alors que la croissance est descendue à +1,4 % au premier trimestre, un plancher depuis dix-huit mois, les autorités cherchent à encadrer la distribution du crédit et à remédier aux faiblesses du système financier. Pour soutenir l'activité, le gouvernement a adopté ces derniers mois des réductions fiscales pour les petites entreprises et annoncé de nouveaux investissements dans d'importants projets d'infrastructures de transport. L'immobilier a cependant poursuivi sa décélération (baisse des prix de 9,3 % sur un an) en dépit de l'assouplissement réglementaire qui restreignait l'accès à la propriété. Ce phénomène pourrait impacter à terme la demande chinoise en matières premières.

Au-delà des évolutions de la conjoncture semestrielle, la stabilisation de la croissance chinoise à un niveau moyen de 7,5 % (*figure 1*), la mutation complexe du modèle de croissance qui s'appuiera davantage sur la consommation domestique, l'exploitation possible des ressources énergétiques (gaz et pétroles de schiste) préfigurent une évolution plus profonde de l'économie qui serait moins déterminante pour le transport maritime à long terme.

Graphique 1 : Évolution du produit intérieur brut de la Chine (glissement annuel en %)



Source : bureau national des statistiques de Chine

L'Inde a connu un fort ralentissement de sa croissance (de 1 à 1,5 %). Les goulets d'étranglement des infrastructures, les barrières réglementaires régissant les activités minières, l'énergie, les télécommunications et d'autres secteurs sont autant de brides sur l'activité d'un pays au potentiel démographique pourtant très élevé.

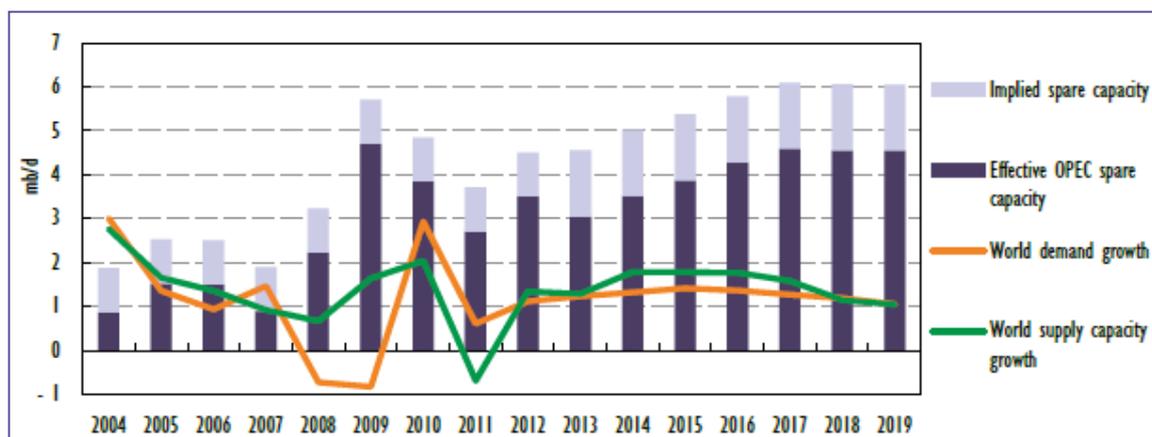
Des difficultés plus marquées affectent l'économie brésilienne qui stagne au premier trimestre (0,2 %) avec des perspectives faibles de croissance pour 2014 alors que les commandes chinoises ralentissent. Le contexte géopolitique très tendu suite à l'annexion de la Crimée et des heurts frontaliers avec l'Ukraine a eu un effet plus négatif encore sur l'économie russe qui a reculé au premier trimestre tout en enregistrant une baisse de 50 % des investissements et une fuite des capitaux estimée à 76 Md\$ sur le premier semestre.

Ainsi, la reprise mondiale a donné des signes de fragilité du fait des risques liés à l'évolution de l'environnement extérieur dans les pays émergents, à une inflation inférieure aux prévisions dans les pays avancés et à l'émergence de nouveaux risques géopolitiques. Les perspectives du printemps sur la progression du commerce international fixaient un taux de croissance de 4,3 % pour 2014. Les derniers résultats pourraient corriger les projections de croissance à la baisse, tant pour les importations des pays avancés que pour les exportations des pays émergents et en développement.

Évolution des cours des carburants

Le premier semestre 2014 a confirmé les perspectives de stabilisation des cours des produits pétroliers à des niveaux élevés (au-dessus de 100\$ de baril). La consommation pétrolière augmente modérément (1,5 %) et l'offre s'est maintenue en volume, car les productions non-conventionnelles n'ont pas compensé les baisses de production liées aux facteurs géopolitiques ou internes (l'embargo sur l'Iran n'est pas levé, l'insurrection islamiste a privé l'Irak de ses gisements du Nord, le pétrole libyen est resté bloqué dans les terminaux dans un contexte insurrectionnel).

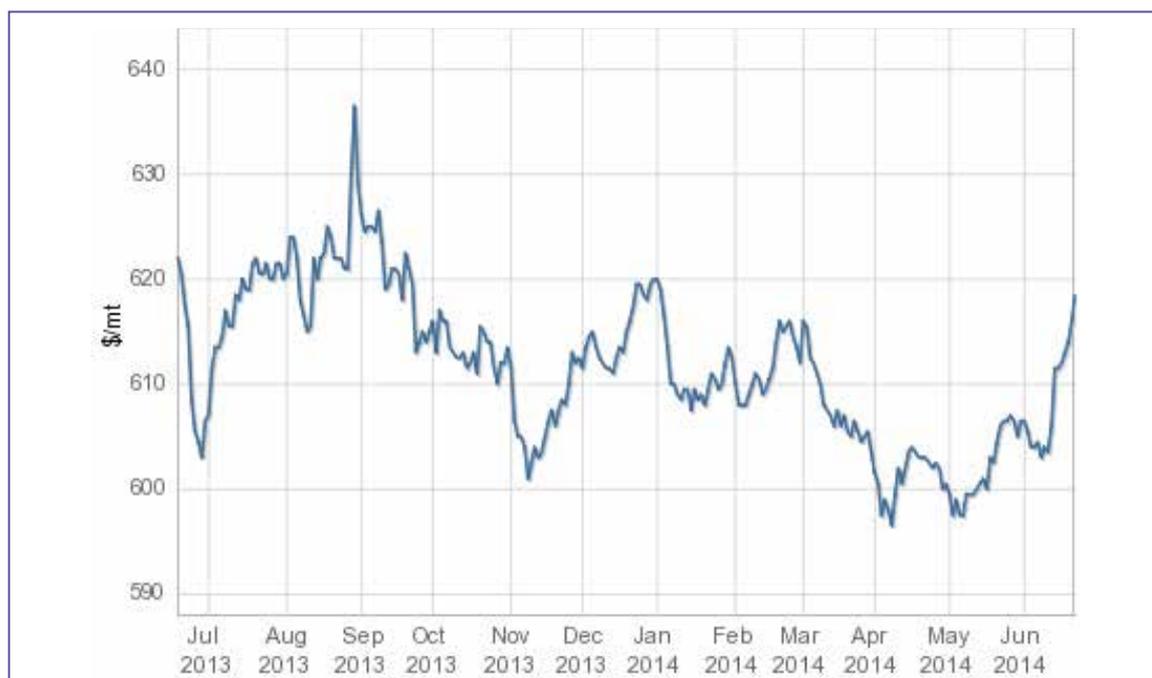
Graphique 2 : évolution de l'offre et de la demande mondiales de pétrole



Sources : AIE

Une analyse approfondie des carburants employés pour le transport maritime montre une relative détente des cours tout au long du printemps avec un HFO passé ponctuellement sous la barre des 600\$/t.

Graphique n°3 : évolution du cours du HFO 380 entre décembre 2013 et juin 2014



Source : Bunkerworld

1.2 Tendances économiques du trafic maritime

L'évolution du transport maritime reflète les grandes tendances du commerce international.

Elles se caractérisent par la stabilisation de la croissance des trafics Est-Ouest qui connectent des marchés arrivés à maturité en particulier pour les porte-conteneurs. Les compagnies maritimes engagées dans les programmes d'augmentation des capacités de transport recherchent davantage des marges de croissance intensives qu'extensives.

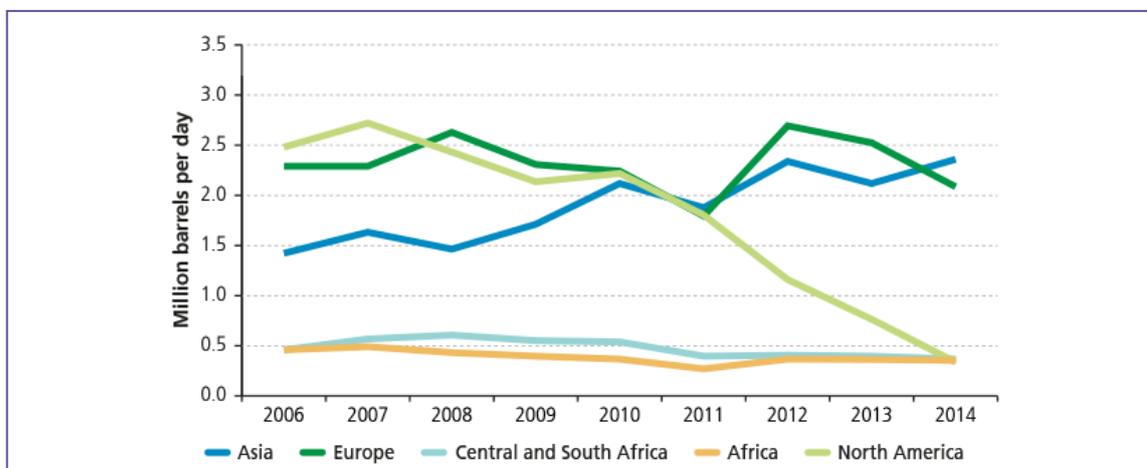
Si les trafics Nord-Sud présentent des potentiels variables de croissance assez sensibles à la conjoncture, ce sont surtout les trafics Sud-Sud qui connaissent des dynamiques de développement plus robustes avec des évolutions plus structurelles.

Sous cet angle, ce sont les trafics partant d'Afrique et à destination de l'Asie qui enregistrent une croissance remarquable. Le potentiel économique du continent africain est élevé : les perspectives du FMI tablent sur 5,4 % en 2014 et font de l'Afrique subsaharienne un relais de croissance pour le transport maritime. Si l'intérêt pour les matières premières est encore déterminant, la formation d'une classe moyenne de 350 M de consommateurs pourrait à terme canaliser de nouveaux trafics à destination de ces économies émergentes (Afrique du Sud, Nigeria, Ghana et Mozambique).

Cette évolution reflète aussi la conviction que les grandes lignes transocéaniques ont atteint un niveau de maturité avec des marges de progression réduites comme l'indiquait le tassement progressif de la croissance chinoise. Les opportunités pour les armateurs se trouvent sur des marchés émergents même si leur accès reste encore tributaire de nombreux goulets d'étranglement. L'élargissement du canal de Panama prévu pour 2015 renforcera par exemple les grandes lignes Est-Ouest mais l'accessibilité des ports sud-américains restera encore limitée. Les mêmes contraintes se retrouvent sur les ports africains et asiatiques : les opérateurs maritimes sont en ce sens davantage intéressés par la création ou l'élargissement des terminaux pour connecter les nouveaux bassins de consommateurs et les grandes routes maritimes.

Des modifications sensibles affectent également le transport de pétrole brut. La production en hausse d'Amérique du Nord a modifié profondément l'équilibre international des trafics de brut. Les ressources du Canada et des États-Unis les ont aussi détournés des marchés internationaux. À titre d'exemple, les importations américaines de brut nigérian, d'une qualité comparable aux produits américains, qui s'élevaient à 1,4 M de barils/jour en novembre 2007, ont plongé en dessous des 40 000 barils au début de 2014. La crise du raffinage en Europe a également réduit la demande de brut. À l'inverse, les commandes asiatiques ont progressé en volume et en part sur le marché (6,8 M barils/jour en avril dernier) et devraient dépasser celles des États-Unis cette année.

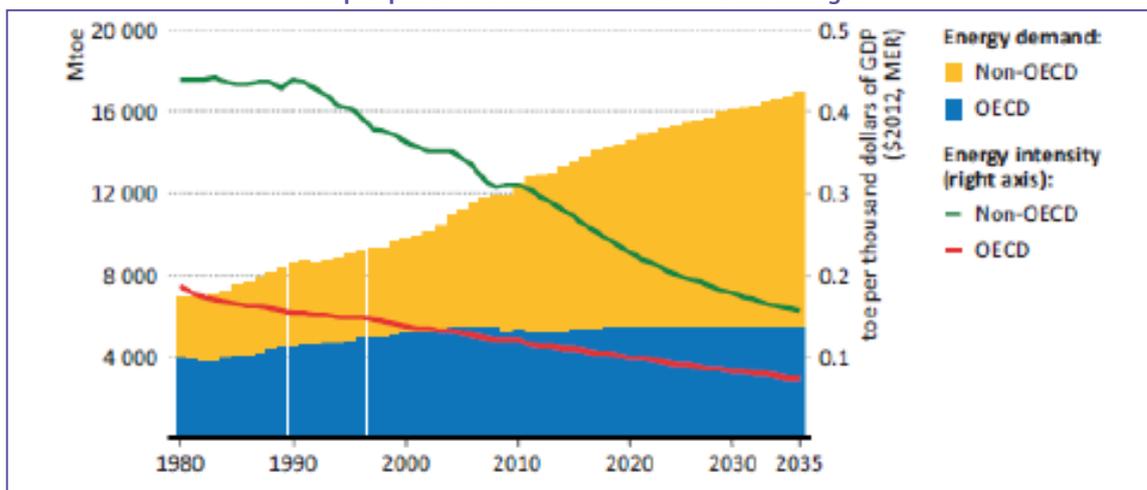
Graphique n° 4 : exportations de pétrole brut africain par destination



Source : BIMCO, U.S. Energy Information Administration using APEX data

Ce rééquilibrage devrait s'accélérer dans les prochaines années, lorsque l'Amérique du Nord deviendra une exportatrice net de pétrole. Les importations au profit des pays hors OCDE dépasseront celles de l'OCDE vers 2017 selon l'Agence Internationale de l'Énergie. L'Asie devrait importer près de 20 M barils/jour soit 65 % du trafic international et 27 % de la production de brut.

Graphique n° 5 : demande mondiale en énergie



Source : IFP Énergies nouvelles

La répartition entre les transports de brut et de produits pétroliers évoluera également à mesure que l'Amérique du Nord consommera son propre brut et que le Moyen-Orient raffinera sa production. Ces évolutions sont encore en partie suspendues aux réglementations américaines sur le transport de pétrole : le brut américain n'est plus exportable depuis 1975 mais une levée de l'interdiction pourrait soutenir une demande qui pourrait atteindre 2,1 M de barils/jour.

Les trafics de gaz ont marqué l'actualité du transport maritime du semestre : l'essentiel du gaz consommé en Europe et aux États-Unis est acheminé par voie terrestre, et la majeure partie du trafic maritime est tournée vers l'Asie (près de 75 % des cargaisons de GNL) : les forts écarts de prix (18\$ par million de BTU en Asie contre 4,5\$ aux États-Unis) accentuent l'attractivité de la demande asiatique alors que la consommation européenne continue de reculer. En même temps, ce différentiel de prix pourrait à terme susciter une réorientation des importations sur le charbon moins cher à transporter.

2. Éléments de conjoncture par secteur de transport

2.1 Transport de conteneurs

Évolutions récentes sur le marché du transport conteneurisé

Le classement des 100 premiers opérateurs de ligne régulière conteneurisée établi par Alphaliner fait toujours apparaître la prédominance des compagnies européennes sur ce marché. Se retrouvent toujours aux trois premiers rangs l'armateur danois Maersk, le Suisse MSC et le Français CMA-CGM. Ils détiennent respectivement 14, 9 %, 13,4 % et 8,6 % de ce marché.

L'écart sensible qui les sépare des suivants continue de se creuser. La flotte de Maersk est passée en un an de 565 navires exploités à 578 navires (2 723 881 EVP). MSC est passé de 475 navires à 489 navires (2 441 385 EVP). La flotte de CMA-CGM est demeurée inchangée en nombre (425 navires) mais sa capacité s'est élargie à 1 573 665 EVP.

Les premiers opérateurs ont un carnet de commande significatif quoiqu'en réduction par rapport aux années précédentes. CMA-CGM et MSC affichent les prévisions de livraisons les plus importantes. Avec 39 navires en commande (371 036 EVP), CMA-CGM renouvellera près du quart de sa flotte. De son côté, Maersk réduit le rythme de ses commandes avec 13 navires en attente de livraison au premier semestre 2014 pour une capacité de 219 038 EVP. Derrière le trio de tête, Evergreen associe sa stratégie de développement à un carnet de commandes conséquent : puisqu'il attend 21 navires (260 032 EVP) dans les prochaines années, ce qui représente un tiers de sa flotte.

Graphique 6 : les dix premiers armements

Alphaliner - Top 100 : Operated fleets as per 17 June 2014											
Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2 723 881	578	1 521 941	252	1 201 940	326	44.1%	219 038	13	8.0%
2	Mediterranean Shg Co	2 441 385	489	1 056 575	193	1 384 810	296	56.7%	429 448	37	17.6%
3	CMA CGM Group	1 573 665	425	545 625	84	1 028 040	341	65.3%	371 036	39	23.6%
4	Evergreen Line	875 821	192	517 931	109	357 890	83	40.9%	260 032	21	29.7%
5	Hapag-Lloyd	780 362	158	420 608	66	359 754	92	46.1%			
6	COSCO Container L.	779 567	159	447 915	96	331 652	63	42.5%	73 772	7	9.5%
7	CSCL	640 491	137	456 723	75	183 768	62	28.7%	125 108	8	19.5%
8	Hanjin Shipping	594 670	99	259 614	35	335 056	64	56.3%	70 720	8	11.9%
9	APL	584 029	107	377 343	49	206 686	58	35.4%	9 200	1	1.6%
10	MOL	576 425	113	212 264	34	364 161	79	63.2%	100 000	10	17.3%

Source : Alphaliner

La flotte conteneurisée a augmenté de 5,7 % en 2013 et devrait progresser de 5,6 % au cours de 2014. Il s'agit de la plus faible progression enregistrée depuis 15 ans.

L'analyse du classement révèle les différentes stratégies à l'œuvre pour contrer les effets des surcapacités qui continuent de peser sur le marché. Des armateurs de dimension internationale poursuivent une course aux économies d'échelle pour maintenir un haut niveau de capacités et réduire les coûts de transport en préservant des marges tandis que d'autres semblent renoncer à cette escalade en optimisant la gestion de leurs flottes dans des alliances ou des fusions. Les résultats des derniers mois indiquent toujours un décrochage des sociétés de taille trop petite pour proposer des prix compétitifs (à l'exemple de l'armateur ZIM en difficulté).

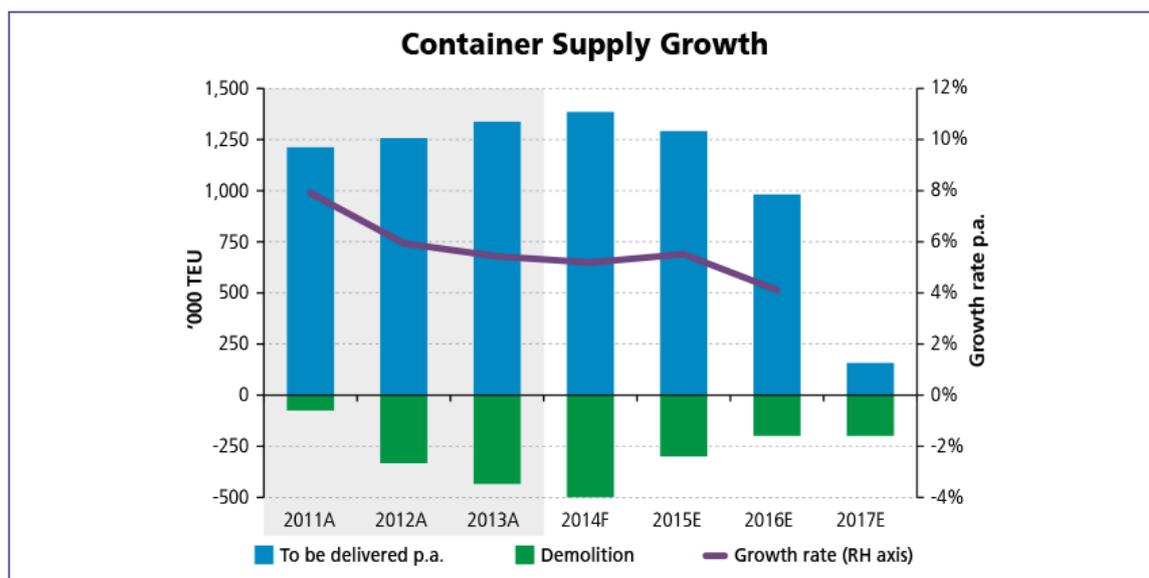
Les évolutions des carnets de commande traduisent les options des uns et des autres. Evergreen et CSCL s'efforcent de maintenir leurs positions sur les navires de très grande taille et contrer la concurrence des trois géants même s'ils accusent des pertes trimestrielles importantes. La plupart des autres compagnies réduisent leur voilure et s'efforcent de gérer au mieux leurs capacités dans un contexte financier prudent (COSCO et Hanjin Shipping). La recherche intensive des économies se poursuit avec le *slowsteaming*, des arbitrages privilégiant l'affrètement à la propriété des navires.

L'offre de transport reste structurellement sur-capacitaire même si le secteur de la ligne régulière se dirige vers un nouveau record de démolitions de porte-conteneurs en 2014. Sur les quatre premiers mois de l'année, une capacité totale de 212.000 EVP serait passée par les chantiers de démantèlement, soit 27 % de plus que l'an dernier à la même période. Malgré le ralentissement du rythme des démolitions attendu en période estivale, le cumul annuel devrait approcher les 500 000 EVP contre 463 000 EVP en 2013. Des navires de plus en plus jeunes partent au scrapping. Les unités de plus de 4 000 EVP étant pour la plupart des constructions récentes, l'accélération de leur démolition s'accompagne logiquement d'un rajeunissement considérable de l'âge moyen des navires démantelés. Il est ainsi passé de 28 ans entre 2000 et 2011, à 23 ans en 2012 puis à 22 ans en 2013. Cet âge a atteint le niveau historique de 21 ans pour les 70 unités démolies entre janvier et avril 2014 et devrait selon toute attente encore baisser cette année.

Les navires en *lay-up* atteindraient leur plus bas niveau cet été (1,4 % de la flotte, soit 238 679 EVP). La taille moyenne des navires tend à diminuer tandis que les Panamax inactifs ont baissé de 50 % (en étant soit redéployés sur des lignes plus courtes, soit déchirés).

La réduction de l'offre ne devrait pas enrayer le problème persistant des surcapacités. Le rythme des livraisons continue de surpasser les démolitions, avec un rapport de 2,5 pour un depuis le début de l'année (538 000 EVP livrés). Un million d'EVP supplémentaires (80 porte-conteneurs) doivent rejoindre les flottes au cours du second semestre 2014. Ils devraient maintenir sous pression les prix de l'affrètement et provoquer un nouveau bond de la flotte désactivée en octobre.

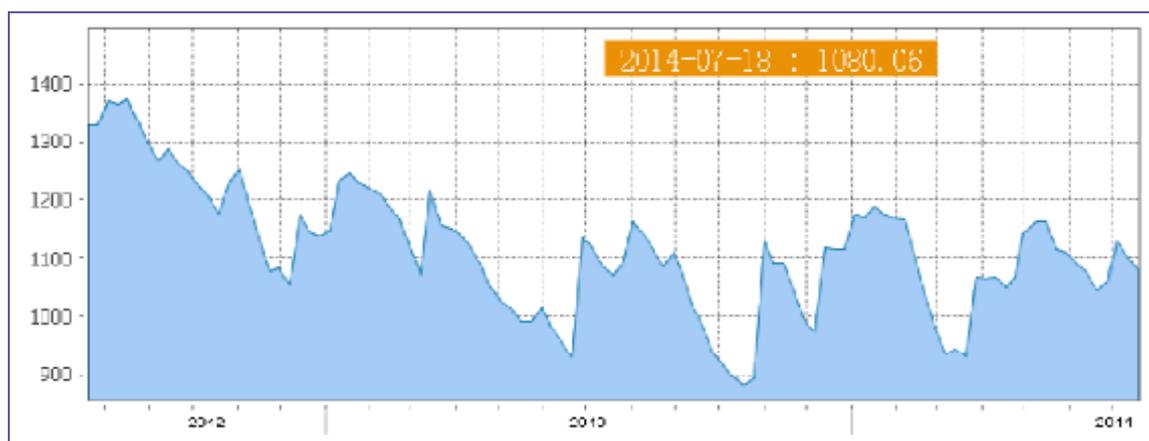
Graphique 7: Prédiction sur les taux de croissance de la flotte de porte conteneurs



Source : BIMCO, CRSL

La contraction des taux de fret se poursuit malgré les tentatives infructueuses pour restaurer la rentabilité des navires. Les augmentations annoncées de concert chaque semestre avaient également alerté les autorités européennes de la concurrence : les annonces de restauration des taux pourraient s'échelonner en laissant davantage jouer les mécanismes de marché qui réduiraient la volatilité périodique des dernières années pour se rapprocher d'un point d'équilibre sur les grandes lignes. L'indice chinois (*Shanghai Contenair Freight Index*) semble indiquer que les annonces échelonnées des hausses pourraient contribuer à stabiliser les prix sur des périodes plus longues.

Graphique n° 8 : évolution des taux de fret



Source : SCFI

Les fusions entre opérateurs représentent une stratégie toujours possible aux difficultés rencontrées. Hapag-Lloyd pourrait fusionner avec le Chilien CSAV avant la fin de l'année et rechercher avec une quatrième place mondiale des financements boursiers pour soutenir son développement (avec un CA à 12 Md\$ et une offre de 7,5 M EVP). En 2013, les discussions n'avaient pas abouti avec Hamburg-Süd : le processus actuel doit encore être soumis aux autorités de la concurrence (États-Unis et Union européenne).

La constitution des alliances armatoriales complète les politiques d'optimisation des coûts. La Commission européenne a prorogé de cinq années le régime des consortia (avril 2020).

Annoncée l'an dernier, l'alliance P3 qui devait lier Maersk, MSC et CMA CGM avait obtenu l'accord de l'autorité américaine de la concurrence et la Commission européenne ne s'opposait pas à la constitution de l'alliance. Le ministère chinois du commerce a en revanche émis un avis négatif au motif que l'alliance détiendrait 46,7 % des parts sur le marché. Suite au refus par les autorités chinoises de l'alliance P3, Maersk Line et MSC ont annoncé le 10 juillet 2014 la création d'une nouvelle alliance sur les grands marchés est-ouest avec des accords de VSA sans la structure opérationnelle commune prévue à l'origine. Ils passeraient sous la barre des 30 % des parts de marché et pourraient obtenir l'accord des autorités chinoises. Au total, 185 navires seraient déployés (dont 110 pour Maersk et 75 pour MSC), soit une capacité de transport de 2,1 millions d'EVP. Au 1^{er} janvier, Maersk et MSC représentaient respectivement 20,6 % et 15,2 % de la capacité totale déployée sur le marché Asie-Europe.

L'activité de la filiale Maersk Line au sein du groupe AP Möller, a enregistré un bénéfice multiplié par deux en un an, à 454 M\$ (soit une amélioration de 250 M\$ par rapport au premier trimestre 2013) en dépit des faibles niveaux des taux de fret. Ce résultat est le fruit de la croissance de 7,3 % du trafic et des économies sur les coûts d'exploitation.

CMA-CGM

Sur le premier semestre 2014, CMA CGM a affiché un chiffre d'affaires en progression par rapport au premier semestre 2013, à 8,1 Md\$. Sa marge opérationnelle a légèrement augmenté sur la même période grâce à la maîtrise des coûts qui compense la baisse des taux de fret.

Au cours du trimestre écoulé, l'armateur a poursuivi sa stratégie financière consistant à renforcer sa flexibilité financière, ce qui s'est traduit par une réduction de sa dette nette de 4,6 %. Celle-ci représente désormais moins de 75 % des fonds propres du groupe. Standard & Poors (S&P) a rehaussé la notation du groupe à B+ avec une perspective stable.

En trois mois, CMA CGM a transporté 2,8 millions de conteneurs EVP soit une hausse de 5,8 %, qui s'est surtout déclinée sur les liaisons avec l'Asie, depuis l'Europe et l'Amérique du Nord, et les lignes régionales asiatiques. Le groupe a poursuivi ces derniers mois l'adaptation de son réseau à la demande de ses clients avec la mise en place d'un programme d'optimisation de ses lignes maritimes entre l'Asie et le sous-continent indien, la réorganisation des dessertes de l'Afrique de l'Ouest et l'ouverture de bureaux dans des pays comme la Somalie, la Mauritanie, le Botswana et la Colombie. La compagnie mise sur les navires de 8 800/9 300 EVP (dits «wide beam») adaptés à la desserte de la mer Noire, de l'Amérique latine et de l'Inde. Un total de 28 navires doivent entrer en flotte d'ici deux ans, principalement affrétés à long terme auprès des investisseurs chinois mais aussi pour des contrats plus courts auprès des Grecs. Le carnet de commande très chargé ne devrait pas augmenter ces prochaines années.

La compagnie poursuit sa politique d'adaptation aux contraintes environnementales. Avec une baisse de 4 % de ses émissions de CO₂ à la tonne transportée en 2013 et jusqu'à 8 % pour sa flotte en propriété, CMA CGM a déclaré être en ligne avec ses objectifs environnementaux.

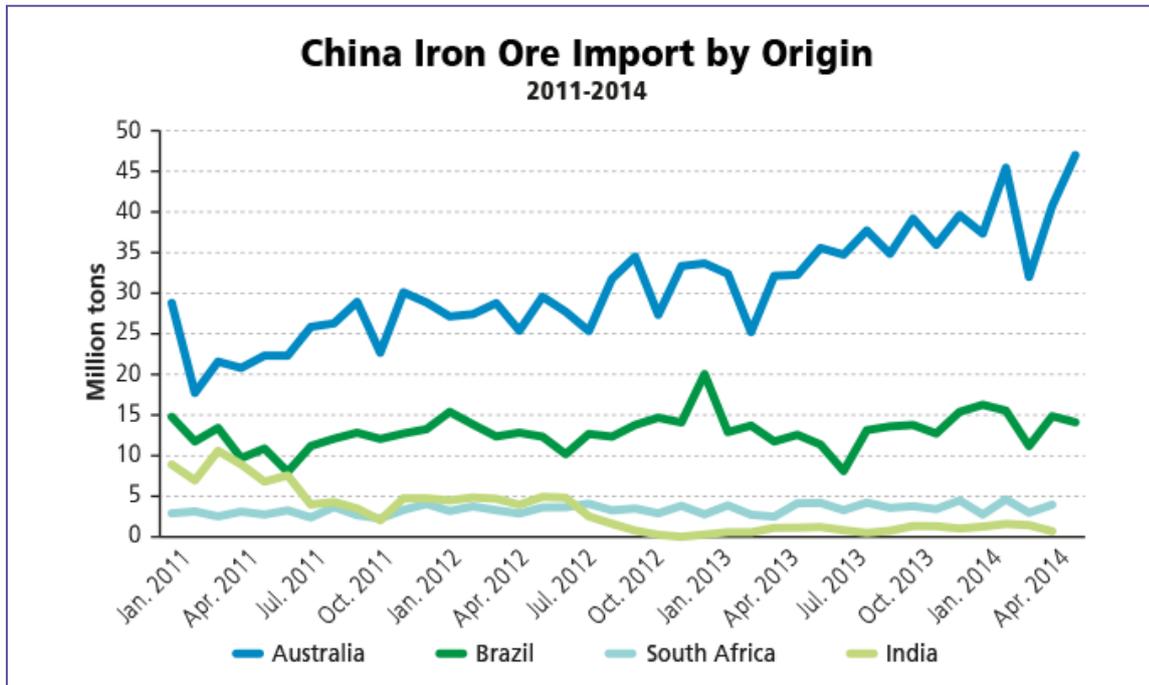
2.2 Transport de vrac sec

Le secteur du vrac a été sensible aux fluctuations de la demande qui sont déterminées par les marchés asiatiques. Les échanges en minerai de fer et en charbon sont restés actifs et devraient augmenter respectivement de 3,5 % et 4,5 %, sous la poussée des importations chinoises alors que la demande en acier a ralenti dans les pays occidentaux.

La production de minerais de fer au cours des trois années à venir devrait pousser la demande en transport. Un record dans la production d'acier et la meilleure productivité des usines sidérurgiques, un développement des flux de charbon sur le transatlantique, le report de la campagne céréalière en Amérique du Sud sont autant de facteurs qui plaident en faveur de cet optimisme.

Les stocks actuellement élevés dans les ports chinois amènent les négociants donneurs d'ordre à infléchir leur politique d'approvisionnement. Le 23 mai dernier, le stock de minerais était estimé aux environs de 113,3 Mt, soit à un niveau record. Des aciéries chinoises situées dans le nord du pays ont refusé au cours des premiers mois de l'année quatre millions de tonnes de cargaisons alors que le minerai pouvait se vendre avec une marge de 5 \$/t en dessous du prix livrés en Chine. Les prix des minerais de fer s'affaissent pour se retrouver à un niveau de 95 \$/t et pourraient encore descendre jusque 80 \$/t. Dans ces conditions, les demandes en matières premières s'ajustent aux variations marginales des stocks. Après avoir longtemps travaillé sur des contrats à long terme, les opérateurs se sont tournés vers les cargaisons offertes sur le marché du spot en arbitrant entre les minerais du géant brésilien (VALE) et la production australienne.

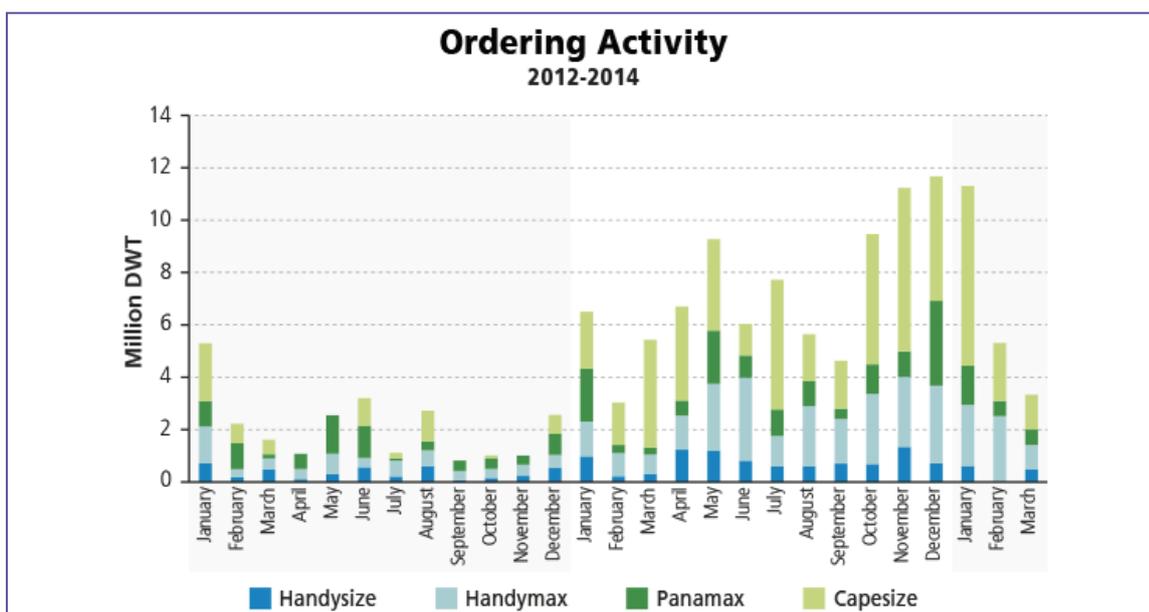
Graphique n° 9 : Importations chinoises de minerais de fer par pays d'origine 2011-2014



Source : BIMCO, China Customs

Sur le plan de l'offre, les programmes de démantèlement poursuivent leur rythme : la flotte des Capesizes et des Panamax de plus de 20 ans est évaluée aux environs de 8 %. Les carnets de commande stabilisés permettent à la flotte de progresser en se rapprochant de l'évolution de la demande. Les Capesizes restent privilégiés par les armateurs en raison des économies d'échelle optimisées par le slowsteaming pour adapter l'offre à la demande. La vitesse moyenne de 12,5 nœuds est ainsi passée à 11,5 nœuds.

Graphique n° 10 : Perspectives de croissance de l'offre de transport en vrac : carnets de commande 2012-2014 par segment de flotte



Source BIMCO, CRSI

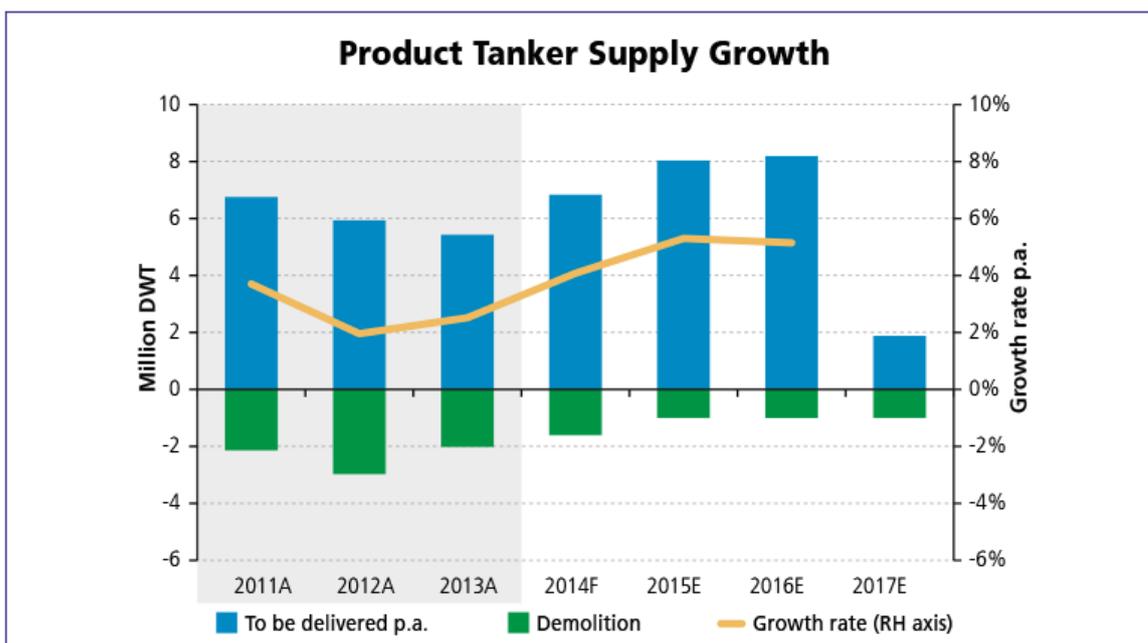
Les évolutions semestrielles du marché indiquent une nette baisse depuis les pics atteints cet hiver. Selon de nombreux analystes, les approvisionnements hivernaux ont gonflé les stocks et les baisses successives des taux de fret correspondent aux reports mécaniques de la demande. Même si les taux ont baissé considérablement, les perspectives de reprise programmée de la demande laissant espérer un relèvement de l'activité dans les prochains mois.

Graphique n° 10 : Baltic Dry index (12 derniers mois)



Dans ce contexte Louis-Dreyfus Armateurs a lancé trois nouveaux vraquiers dont le Simon LD de type Capesize (292 mètres, 180.000 UMS), les Handysize « La Richardais » et « La Landriais » (sisterships des 40.000 UMS) baptisés le 22 mai dernier.

Graphique n° 11 : Taux de croissance de la flotte de vrac sec



Source : BIMCO, CRSL

2.3 Transport pétrolier et de gaz

Le stockage hivernal et la consommation saisonnière de produits énergétiques avaient dopé la demande de brut au début de l'année. La demande de transport évolue toujours en faveur des produits sur des routes maritimes allongées : elle traduit les effets de l'auto-suffisance nord-américaine, de l'atonie économique européenne et de la consommation régulièrement en hausse dans les pays asiatiques.

L'offre de transport est repartie à la hausse en raison des perspectives positives sur le transport de brut. La remontée des résultats d'exploitation a relevé la valeur des actifs sur le marché secondaire et limité le recours au démantèlement. Les VLCC neufs vendus 90 M\$ en 2013 se sont appréciés de 10 % à 99 M\$ sur l'année. Les navires âgés de cinq ans ont ainsi gagné 30 % en valeur (de 52 à 69 M\$).

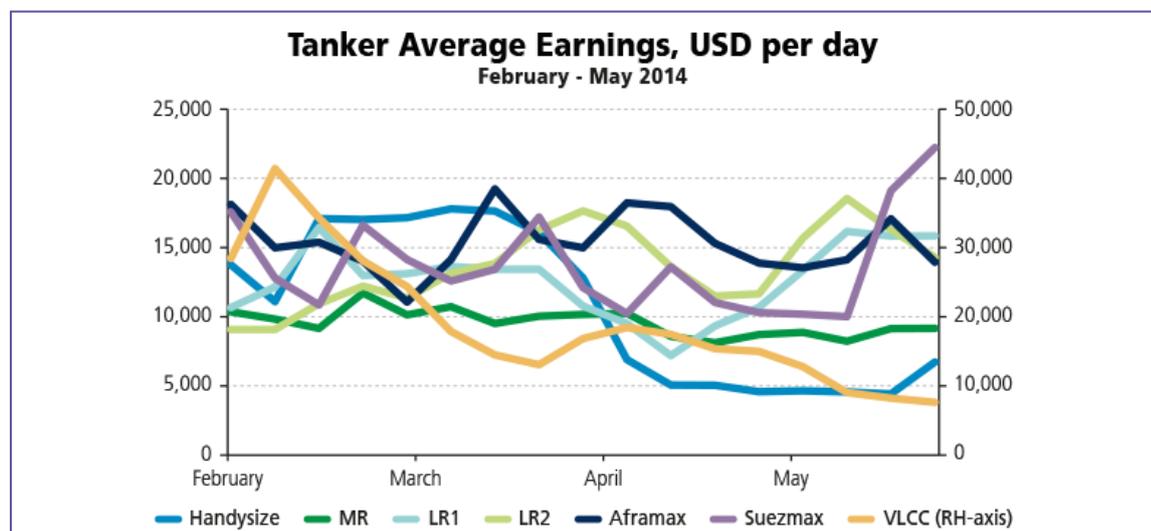
L'offre de transport est cependant marquée par les surcapacités et les épisodes de chute des cours sur le marché spot peuvent s'accroître avec les effets saisonniers estivaux : le VLCC au spot est passé sous le seuil de rentabilité journalière (11 000 \$/jour). En comparaison avec les taux très bas enregistrés l'an dernier, la confiance dans le marché persiste.

Les Suezmax bénéficient en revanche d'une stabilisation de l'offre (les commandes représentent 8 % de la flotte exploitée) et d'un ajustement favorable à la demande. Les Aframax tirent parti de la réduction sensible de leur flotte et de lignes exploitées sur des marchés régionaux qui se sont révélés très porteurs sur le marché spot (plus de 40 000 \$/jour sur les trajets Caraïbes-Golfe du Mexique et près de 100 000 \$/jour sur la mer du Nord et la Baltique).

Euronav qui avait annoncé 1,3 M\$ de bénéfice au premier trimestre et accusé des pertes au second (22,5 M\$) intégrait le coût élevé des investissements engagés à la fin de 2013 mais les taux de fret moyens ont permis de maintenir des résultats opérationnels positifs et bien orientés.

Les difficultés se sont en revanche accrues pour les product tankers Handysize dont les revenus moyens ne parviennent pas à dégager de la marge avec des coûts opérationnels élevés. La principale inquiétude vient des carnets de commande qui ont franchi les seuils critiques annonçant des surcapacités élevées (au-delà de 20 % de la flotte exploitée). Le marché qui s'était redressé en 2013 pourrait alors être durablement ralenti dans les prochaines années.

Graphique n° 12 : Revenus moyens des navires pétroliers (01/02/2014 - 31/05/2014)



Source : BIMCO, CRSI

Vers une année faste pour le transport gazier

Les perspectives offertes par les marchés gaziers ont continué de doper les carnets de commande des navires transporteurs de gaz. Elles sont restées très positives en raison de la demande croissante de GNL concentrée sur l'Asie où les prix se sont particulièrement tendus (18\$ /Mbtu contre 10 \$ en UE et moins de 5 \$ aux USA). Les États-Unis deviendraient prochainement un exportateur net de gaz à destination des marchés asiatiques (en Corée du Sud, les prix sont quatre fois plus élevés qu'aux États-Unis).

La capacité de transport reflète cette évolution ; elle augmentera de 9 % cette année et de 10 % l'année prochaine. 160 VLGC opèrent sous des chartes élevées mais c'est le marché spot qui reflète la dynamique la plus forte (jusqu'à un pic de 142 000 \$/jour). Les armateurs élargissent en conséquence leurs positions sur ce marché : NYK passerait de 67 à une centaine de navires d'ici 2018 et MOL a levé 500 M\$ pour investir sur le même segment.

Les sociétés françaises sont également présentes sur ces segments : Géogaz maritime pour le GPL et Gazocéan qui exploite des navires pour GDF et NYK dans le domaine du GNL.

2.4 Le transport maritime de courte distance

Le transport maritime de courte distance en Europe est un secteur principalement tenu par les sociétés qui opèrent des ferries. Tout autant que les autres segments du transport maritime, le secteur a été exposé à la crise et à la baisse des trafics passagers alors que la concurrence des infrastructures de transport terrestres et aéroportuaires se fait plus fortement ressentir.

Les principaux opérateurs européens sont des armateurs du nord de l'Europe : la STENA , DFDS, Viking Line. Les perspectives de long terme du secteur s'appuient sur la part croissante d'une clientèle âgée préférant le ferry et le développement du concept de mini-croisière. Elles reposent aussi sur la combinaison des services commerciaux appuyée par les nouvelles technologies et des perspectives de concentration des entreprises qui diversifient leurs services (les services de logistique sont un centre de profit en forte croissance comparé au transport maritime). Les menaces qui pèsent sur ce segment tiennent à la fois à la difficulté à financer le renouvellement des flottes, des évolutions inquiétantes des coûts des soutes et des réglementations environnementales toujours plus exigeantes et techniquement complexes à mettre en œuvre.

Les liaisons transmanche

La conjoncture britannique favorable avait permis aux trafics maritimes de se redresser sur le marché transmanche en 2013 avec 15,2 M de passagers soit + 6,5 % pour le transport de passagers sur les ferries, 2,4 M soit + 11,1 % pour le transport de camions. Les résultats opérationnels sont aussi conditionnés par la saison : les tempêtes hivernales ajoutées aux périodes de faible activité sur le premier semestre devraient être compensées par les flux importants à partir de mai-juin et le reste de l'année.

Au premier semestre 2014, le trafic du détroit a encore augmenté. Eurotunnel domine le marché passagers (37 % des parts) mais les ferries ont progressé de 9,5 % sur le marché du fret, ils représentent 62,7 % de parts de marché. My Ferry Link réalise une progression de 30 % et atteint les 10 % de parts de marché malgré un résultat opérationnel négatif (-14 M€). DFDS, qui s'appuie sur sa route principale Douvres-Dunkerque, enregistre une progression de 13,7 % en volume. La concurrence sur le Détroit est cependant aiguë et pèse sur la rentabilité des opérateurs engagés dans une guerre tarifaire : les prix du fret sont particulièrement déprimés (100€ à 130€ pour le passage d'un camion).

La *Competition and Markets Authority* (CMA) britannique a confirmé le 27 juin, sa décision d'interdire dans les six mois à My Ferry Link (MFL) l'exploitation, sur la route Calais-Douvres, des trois navires de l'ancienne SeaFrance liquidée. La CMA appuie sa décision sur les baisses de marge entraînées par les surcapacités qui aboutiraient à l'éviction d'un opérateur. MFL a fait appel de la décision rendue par la CMA en faisant constater le regain du marché sur le Détroit. Le *Competition Appeal Tribunal* pourrait rendre sa décision en appel à la fin de l'année ou début 2015. Le recours étant suspensif, l'activité de MFL prolongera son activité au-delà des délais impartis par la décision contestée. Environ 600 personnes sont employées par MFL.

L'avenir de la ligne Dieppe-Newhaven en question

Le Syndicat mixte de promotion de l'activité Transmanche (SMPAT) a annoncé le 26 juin dernier qu'il proposerait de négocier un avenant de prolongation d'un an de l'actuel contrat de délégation de service public pour l'exploitation de la ligne Dieppe-Newhaven sur la base des études qui montrent l'utilité de la ligne pour l'économie locale et régionale.

La ligne, exploitée par DFDS, a transporté 238 000 passagers l'an dernier. La ligne transmanche représente 300 emplois directs, la moitié des recettes du port de Dieppe et 1 000 à 1 500 emplois indirects.

À l'été 2013, le Conseil général de Seine-Maritime avait lancé une consultation pour une exploitation de la ligne sous la forme d'une régie intéressée mais l'offre était restée infructueuse.

Retour à l'équilibre pour la Brittany Ferries

Le premier semestre de la BAI a donné des résultats contrastés. Les tempêtes hivernales avaient imposé des annulations nombreuses et engendré un déficit d'exploitation trimestriel. En revanche, la saison printanière plus favorable couplée avec les commémorations internationales du 70^e anniversaire du Débarquement ont redressé sensiblement les taux d'occupation des navires.

Parallèlement, la bonne santé de l'économie britannique (80 % du chiffre d'affaires de la BAI), la stabilisation des cours du carburant et une évolution plus favorable de la parité entre l'euro et la livre sterling (1,26 € pour 1 £) devraient permettre de renouer avec des bénéfices en mettant en évidence la logique du plan compétitivité adopté en 2012.

Cependant, les besoins de financement impliqués par les investissements nécessaires à l'adaptation des navires aux nouvelles normes environnementales (0,1 % de soufre à partir du 1^{er} janvier 2015 dans la Manche) pourraient dégrader les résultats opérationnels dès l'année prochaine. Les mêmes questions touchent les autres opérateurs (DFDS et MFL) qui devront opter soit pour des carburants conformes plus coûteux, soit pour des investissements innovants qu'il leur faudra encore amortir. Dans ce contexte, les financements publics constituent des ressorts indispensables à l'équilibre des projets : fonds européens RTE-T mais aussi aides d'État.

Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse

Le marché méditerranéen est depuis quelques années touché par une réduction significative des flux en direction du Maghreb (circonstances géopolitiques) et de la Corse (raisons économiques). Cette baisse d'activité a touché tous les opérateurs dans des proportions différentes car Corsica Ferries a renforcé sa domination sur le transport maritime (plus de 63 % des parts de marché), CMN maintient son niveau d'activité alors que la SNCM rencontre des difficultés aussi bien sur le plan économique que sur le plan social. Trois grèves ont émaillé l'actualité semestrielle lors du jour de l'An, le 26 mars et à partir du 24 juin.

La SNCM connaît depuis plusieurs années des pertes récurrentes. Ce problème de rentabilité accentue les crises de trésorerie auxquelles l'entreprise a dû faire face. Aux difficultés d'exploitation, s'ajoute la décision de la Commission européenne imposant le remboursement de 440 M€, hors intérêts moratoires, d'aides d'État jugées incompatibles avec le marché intérieur. La procédure relative à la DSP 2007-2013 a conduit la Commission européenne à déposer un recours en manquement contre la France suite à la non-récupération des aides qui avait été exigée en mai 2013 (220 M€). La France a engagé un recours devant le Tribunal de l'Union européenne contre la décision de la Commission relative à la restructuration de la SNCM et demandant la récupération des aides (220 M€).

Bien qu'elle soit délégataire, avec la Compagnie méridionale de navigation (CMN), de la nouvelle DSP maritime Corse-Continent, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014, l'avenir de l'entreprise est incertain. Compte tenu des difficultés financières et des contentieux communautaires, le modèle économique actuel est compromis. Plusieurs scénarios d'avenir sont discutés en dépit de l'abandon des projets industriels fondés sur le renouvellement de la flotte avec l'acquisition de quatre navires selon le Plan Long Terme (2013).

Les inquiétudes des personnels employés se sont cristallisées dans un mouvement au début de la saison estivale. Un protocole d'accord mettant fin à la grève a été signé le 9 juillet dernier sous l'égide d'un médiateur nommé par le gouvernement. Ce protocole prévoit la poursuite de la mission du médiateur pour élaborer, avec les acteurs concernés, un nouveau projet industriel. La recherche des repreneurs présuppose l'apurement des contentieux communautaires, la préservation des emplois, le maintien des activités de l'entreprise pour garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent constituent les axes de travail des prochains mois.

Les autoroutes de la mer

L'autoroute de la mer entre Montoir-de-Bretagne et Vigo en Espagne, qui a bénéficié au titre du programme Marco Polo II d'un soutien financier européen de 3 M€, devrait être lancée en octobre 2014. Le service devrait être détenu à 99 % par l'armement espagnol Giardia, et à hauteur de 0,25 % chacune, par les autorités portuaires de Vigo, Nantes-Saint-Nazaire, Le Havre et Algésiras. La France et l'Espagne apporteraient leur soutien financier au projet. Les deux pays ont soutenu la première autoroute de la mer entre Montoir et Gijon lancée en septembre 2010 à hauteur de 15 Md€ chacun, s'ajoutant aux 4 M environ versés par l'Europe au titre du programme Marco Polo.

La liaison entre Montoir et Vigo, en fonction depuis 1974, a été reprise début 2013 par Suardiaz. L'armement espagnol propose deux rotations par semaine à l'aide du navire roulier *Suar Vigo* d'une capacité de 110 remorques et 250 voitures.

2.5 Les activités dans le secteur de la croisière

Le marché a poursuivi son expansion au niveau international dans un contexte de lente reprise de l'activité économique. Le secteur de la croisière répond à la demande d'une clientèle internationale qui ne cesse de se développer avec l'apparition des classes moyennes dans les économies émergentes et les départs en retraite des générations du baby-boom à fort pouvoir d'achat dans les pays avancés. La demande a progressé en ce sens au-delà des clientèles traditionnelles (60 % des clients venant d'Amérique du Nord et 27,3 % d'Europe en 2013) : en 2018, les estimations prévoient 18 % de passagers venant d'autres continents (Asie et Océanie).

La progression du nombre de passagers est stable :

Année	Passagers
2009	17 216 000
2010	18 421 000
2011	19 377 000
2012	20 335 000
2013	20 976 000

L'offre est dominée par Carnival et RCCL (43 % et 24 % des parts) et leurs chiffres d'affaires s'élevaient à 15,45 Md\$ et 7,9 Md\$ en 2013. La concentration des opérateurs sur un marché mondial leur assure une stabilité financière et une mobilité permettant de s'adapter aux évolutions de la demande et une politique de financement par les marchés boursiers. Le tourisme de croisière ne dépend pas des conjonctures régionales qui peuvent affecter des lignes régulières. Le marché est cependant plus incertain pour les petites compagnies lorsque les économies d'échelles ne sont accessibles qu'avec des investissements considérables (1 Md\$ pour un navire de croisière de grande taille).

L'année 2013, marquée par une reprise de l'activité, ouvrait sur des perspectives positives. 2014 devrait permettre d'atteindre 21,7 M de passagers. Les nouvelles routes offrent des opportunités de développement importantes (Arctique mais aussi croisières fluviales sur les fleuves et fjords européens) alors que les incertitudes géopolitiques pèsent sur la croisière méditerranéenne. La conjugaison des facilités de financement et les anticipations sur la croissance du secteur risquent d'enclencher une spéculation et des risques de bulle avec des surcapacités mal exploitées. En ce sens, les politiques tarifaires s'engagent dans une guerre des prix pour remplir les réservations mais qui ne correspond pas au modèle économique de ces navires centrés sur les clientèles à pouvoir d'achat élevé (CSP+, retraités). La flotte va continuer de grossir puisque de 2013 à 2016, 23 099 cabines supplémentaires seront offertes, soit plus de 2,35 M de passagers de capacité annuelle. Ces unités standardisées ont permis de réaliser d'importantes économies d'échelle et donc de baisser les prix d'appel afin de démocratiser ce mode de vacances et élargir la base de la clientèle. Malgré ses succès, le modèle a ses limites : si les prix baissent trop, à partir d'un certain seuil, l'équation devient négative à moins de baisser la qualité des prestations à bord.

L'Europe a toujours le quasi-monopole de la réalisation de paquebots même si les chantiers asiatiques ne tarderont pas à le contester dans les prochaines années. Les prix à la construction continuent de baisser et le marché s'ouvre à d'autres constructeurs alors que des sociétés d'armement asiatiques se créent pour répondre à l'expansion de la demande chinoise. Mitsubishi, Daewoo et des chantiers chinois capables de mobiliser des capitaux peuvent bénéficier d'une couverture des risques très supérieure à celle des chantiers européens plafonnés à 80 %. Les navires de croisière nécessitent un savoir-faire à haute valeur ajoutée (systèmes optimisés de consommation énergétique et de rejets permettant de naviguer dans des zones sensibles, équipements haut de gamme...). Le secteur de la croisière soutient les chantiers européens (STX France, Fincantieri, et Meyer Werft) et génère plus de 315 000 emplois en Europe. Les transferts de technologie et de savoir-faire sont cependant engagés comme le montrent les projets chinois (Titanic II, China XIAMEN). Ils ne pourront affronter la concurrence qu'en se concentrant encore plus (Meyer Werft ayant repris STX Finlande) et en diversifiant leur offre (ferries). Cinq unités étaient prévues en 2014 alors que 2015 devrait voir lancer dix nouveaux navires bénéficiant d'avancées technologiques annonçant la production des prochaines années (le Norvégien « BREAKAWAY-plus » et les vaisseaux de type QUANTUM de RCL).

Les armateurs français sont présents sur le secteur avec en particulier la Compagnie des Îles du Ponant dont les quatre navires sont immatriculés au registre de Wallis & Futuna, Aremiti Pacific Cruises (5 navires), Bora Bora Pearl Cruises (2 navires). La compagnie du Ponant a reçu en 2013 le Soleal qui a effectué son voyage inaugural dans l'Arctique ; elle a passé commande d'un cinquième navire. Avec 132 cabines pouvant accueillir jusqu'à 264 passagers, le Soleal s'inscrit dans la politique de l'armateur qui vise le segment de la croisière de luxe et se positionne au-delà des guerres tarifaires que se livrent les géants américains et britanniques.

2.6 Les activités de services maritimes

L'activité câblière

Le positionnement de Louis-Dreyfus Armateurs avec sept unités sur les services câblières au sein de la filiale Alda-Marine (en joint-venture avec Alcatel) a permis d'emporter un contrat de pose de câble par lequel l'Asie sera connectée à l'Europe par un câble sous-marin en fibre optique de 20 000 km : le Sea-Me-We 5. Ce dernier reliera la France et Singapour, l'Italie, l'Égypte, l'Arabie saoudite, Djibouti, le Yémen, les Émirats, Oman, le Pakistan, l'Inde, le Sri-Lanka, le Bangladesh, la Birmanie, la Malaisie et l'Indonésie avec une technologie très haut-débit de 100 gigabits par seconde.

Alda-Marine opérera sur le segment partant de Marseille jusqu'au Sri-Lanka alors que le Japonais Nec assurera la pose jusqu'à Singapour.

La flotte offshore pétrolière de Bourbon

Bourbon s'est engagé dans un plan d'expansion et de modernisation de sa flotte de navires, afin de profiter à plein de la reprise des investissements des compagnies pétrolières, dans un contexte de pétrole cher. L'objectif de ce plan de 2 Md\$ est de porter à 600 en 2015 le nombre des navires constituant sa flotte.

La compagnie a cédé sa filiale Setaf-saget à la famille Bottaro. Le groupe avait déjà entériné un accord de cession de 16 vraquiers avec le groupe américain Genco Shipping & Trading. Il conservera en propriété un unique cimentier, l'Endeavor, dont il assurera l'exploitation dans le cadre d'un contrat de services.

Au 25 juin 2014, la flotte de Bourbon s'élevait à 500 navires, dont 147 sous RIF, d'une moyenne d'âge de 6,3 ans, plaçant ainsi le groupe à la tête de la première flotte mondiale de navires de services opérés à l'offshore pétrolier. La flotte devrait encore s'étoffer de 34 navires d'ici fin 2015. En 2014, le groupe Bourbon a confirmé son objectif de croissance du chiffre d'affaires de 8 à 10 % avec une légère amélioration de sa performance économique. Son chiffre d'affaires s'élève à 320 M€ au 1^{er} trimestre 2014 soit une progression de 7,9 % à taux de change constants, en partie grâce à l'augmentation de 7,1 % de la flotte. Le taux d'utilisation de la flotte hors Crewboats s'est établi à plus de 90 %, bénéficiant d'une activité plus soutenue dans le marché Offshore continental d'Afrique de l'Ouest. Les tarifs journaliers moyens restent globalement stables, avec une forte croissance de l'activité Subsea Services (+12,4 %) et une croissance moins accentuée dans les segments Offshore profond et Crewboats. Depuis mai dernier, Jaccar holding détenue par Jacques de Chateaueux, contrôle la majorité du capital de Bourbon, de concert avec Mach-Invest International soit 53,38 % du capital et des droits de vote théoriques de Bourbon et 55,60 % des droits de vote réels.

Travaux sous-marins et prospection pétrolière

La société Technip a réalisé un résultat net de 158 M€ au deuxième trimestre 2014. Dans le même temps, elle a enregistré 7,1 Md€ de prises de commandes dont 2,2 milliards d'euros pour le segment Subsea.

Dans le Subsea, le chiffre d'affaires est en croissance de 12,4 %. L'activité a connu un fort rebond après un premier trimestre faible. Le Deep Blue a finalisé sa campagne en mer sur les sept projets situés dans le golfe du Mexique et a débuté avec le G1200, ses campagnes sur des projets plus récents. Le Deep Energy a commencé sa campagne estivale d'installation en mer du Nord et le Deep Pioneer a bien progressé dans sa campagne d'installation pour le Bloc 15/06 en Angola. Le taux d'utilisation des navires du groupe pour le deuxième trimestre 2014 est ressorti à 88 %, contre 84 % pour le deuxième trimestre 2013, s'inscrivant en nette hausse par rapport aux 69 % du premier trimestre 2014.

3. Financement maritime

L'actualité du transport maritime au cours du semestre écoulé n'a pas érodé le niveau de confiance manifesté par les investisseurs en quête d'opportunités dans un contexte où les liquidités sont abondantes mais les rendements peu élevés.

Une étude récente du cabinet d'avocats d'affaires Norton Rose Fulbright montre que le transport maritime mise sur le retour d'un large éventail de sources de financement. Le recours à l'endettement bancaire dans les deux prochaines années ne concernerait que 21 % des professionnels, contre le recours à l'actionnariat, au capital-investissement et aux marchés des capitaux.

Selon un panel de grandes banques internationales, le pire de la crise du shipping serait passé et un optimisme, même prudent, est de mise : l'accès au crédit n'est pas restreint dans le secteur gazier, l'offshore ou la croisière. Les banques sont attentives aux restructurations possibles ainsi qu'aux fusions susceptibles de générer des profits appréciables alors qu'elles avaient engagé un mouvement de repli marqué en 2013. Le premier semestre a encore vu des transferts d'actifs substantiels en direction des fonds d'investissement intéressés par le transport maritime (776 M\$ d'actifs de RBS, 520 M\$ de DNB ou 380 M\$ de la Commerzbank).

Parallèlement, les investissements en equity ont marqué le pas : les rendements attendus n'étaient pas au rendez-vous et les difficultés d'exploitation générant une baisse du prix des actifs ont incité les investisseurs à ne pas engager de nouvelles commandes alors que les perspectives de surcapacités se sont précisées dans le domaine des transports de produits. Des reventes enregistrées au printemps pourraient sans doute marquer la fin d'un cycle d'investissements excepté pour les fonds qui se concentrent sur des niches encore prometteuses (chimiquiers/GPL).

Les politiques de financements structurés qui combinent différents types de dette et d'investissements en capitaux propres laissent aux banques occidentales l'avantage d'une expertise poussée qui constitue une offre de service appréciée dans les marchés émergents et en particulier asiatiques.

Outre les fluctuations des marchés des capitaux, le financement des navires est également sensible aux politiques de soutien aux marchés de la construction. Ainsi les économies asiatiques continuent d'investir dans les flottes et soutenir leurs chantiers navals. Les chantiers Rongsheng auraient déjà perdu 1,4 Md\$ en 2014. Les banques chinoises développent leurs stratégies de partenariats avec des armateurs et des banques pour accélérer les transferts de savoir-faire et répondre aux objectifs fixés par les plans nationaux. À titre d'illustration, des accords de financement de navires entre l'Export Import Bank of Korea et l'Export-Import Bank of China pour une valeur de 295 M\$ (porte-conteneurs géants) ou des crédits importants accordés aux armateurs grecs sont principalement destinés à soutenir l'activité en limitant à construire des navires dans les chantiers navals chinois. Au premier trimestre, les constructeurs chinois ont emporté 46 % des contrats de commandes de navires et 44 % des commandes d'unités offshore. La *China Development Bank* dont le portefeuille shipping s'élève à 12 M\$ concentre son attention sur le marché grec. En 2010, elle avait été mandatée pour administrer un fond de développement du shipping de 5 Md\$ entre la Chine et la Grèce. Près d'un milliard de dollars a permis de financer plus de 30 navires.

La Corée du Sud s'efforce aussi de soutenir son activité navale en mobilisant les fonds souverains et les actifs des pensionnaires sur le mode des KG allemands.

En Europe, l'atonie économique reste préoccupante et les investisseurs financiers sont davantage tentés par des marchés extra-communautaires. Les mesures macroéconomiques engagées par la BCE en juin dernier en faveur des entreprises (baisse des taux de prêt, taux de dépôt négatif et opérations de refinancement à long terme portant sur 400 Md€) ne devraient pas modifier les politiques des banques en matière de risque.

Dans ce contexte et pour faire face aux besoins de financement en faveur des performances environnementales, les instruments publics demeurent les ressorts indispensables pour mobiliser des investisseurs et boucler les projets de financement. Les coûts de mise en œuvre de la directive soufre mettent en lumière avec les ferries des modèles économiques très différents du global shipping et qui appellent des réponses sur-mesure.

4 . Conclusion

L'analyse de la conjoncture économique internationale a montré certains éléments potentiellement porteurs de croissance pour le transport et les services maritimes (évolution des marchés énergétiques nord-américains, potentiels africains et obstacles conjoncturels dont la levée pourrait relever encore le potentiel de croissance comme le niveau de production pétrolière et les prix). La majorité des opérateurs perçoivent au niveau macroéconomique un contexte favorable qui suscite un regain de confiance de la part des investisseurs. Cette reprise s'accompagnerait d'un accès plus diversifié aux sources de financement et d'une nouvelle phase de concentration du secteur par le biais d'un renforcement des leaders mondiaux, et du jeu des alliances.

Cet optimisme est aussi prudent en ce que la question des surcapacités est renouvelée pour certains segments : les hausses des taux de fret qui ont marqué l'hiver n'ont pas pour autant imprimé une tendance durable et les performances économiques (EBE) des entreprises sont suivies avec attention par les agences de notation qui n'hésitent plus donner des perspectives négatives lorsque les évolutions des capacités de transport dépassent de plus de 2 % celles de la demande correspondante.

Les principaux secteurs (porte-conteneurs, vraquiers et pétroliers) souffrent des surcapacités même si la convalescence des marchés se confirme sur certains segments. Les marges de profit restent cependant liées aux secteurs exploitant des évolutions récentes de la consommation (comme le transport de GNL) et les activités requérant innovation et haute valeur ajoutée (activités de services).

Le secteur du transport de courte distance confirme encore ce trimestre sa spécificité tant en termes de modèle économique (avec ses fragilités) qu'en termes de financement.



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

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

Direction des Affaires maritimes
Mission de la Flotte de Commerce

Arche Sud - 92055 La Défense cedex
Tél. : +33 (0)1 40 81 21 22



Conception et impression : MEDDE-MLETR/SG-SPSSI-ATL2. Imprimé sur du papier certifié écolabel européen