

Note sur la conjoncture économique et sur son impact sur le secteur du shipping français

Juillet 2009

Le contexte de crise internationale affectant la marine marchande nécessite-t-il un plan de relance ?

1. ANALYSE DE LA SITUATION GLOBALE	1
2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE	3
a) Les activités de service	3
b) Dragage et câblage	4
c) Remorquage.....	4
d) Pétrole et gaz	5
e) Transport de conteneurs	7
f) Le transport de vracs secs.....	8
g) Le transport de passagers.....	9
3. LES MESURES D'AIDES.....	10

1. ANALYSE DE LA SITUATION GLOBALE

Au niveau mondial, la demande de transport a diminué de 30% depuis fin 2008, en tirant les prix vers le bas. Cette évolution a affecté tous les modes de transport, avec des proportions variables par secteur. Si la crise économique n'a pas encore affecté de façon irréversible et grave toute la flotte de commerce française, il convient néanmoins d'être en mesure d'anticiper sur les facteurs susceptibles d'influencer en perspective l'activité du secteur maritime.

a) Un premier élément d'analyse concerne la **mutation des conditions de concurrence entre modes de transport** suite aux évolutions du contexte économique global. Il faut considérer, en effet, que dans l'immédiat la récession a tendance à freiner le report modal. Ainsi, comme l'expliquent certains chargeurs¹ et contrairement à ce qui était souhaité avant la crise, la conjoncture ne semble pas inciter les chargeurs à s'orienter vers les modes alternatifs à la route. Les avantages du routier s'accroissent dans le contexte actuel de récession. D'un côté, ses prix restent très faibles et il devient de plus en plus compliqué et délicat d'aborder la question de l'augmentation des prix de ce mode via l'internalisation des coûts externes². De l'autre, le mode routier voit son avantage compétitif s'accroître aussi en termes de flexibilité. En période de crise, les volumes à transporter sont incertains et la route demeure le mode le plus souple pour faire face à une demande variable. Les autres modes de transport, plus étroitement liés à l'industrie

¹ Nicolette van der Jagt, secrétaire générale du European Shipper's Council (ESC). Transports Actualités N° 921 du 26/06/2009.

² Le Président de la République, partisan d'une taxe carbone pour les PL aux frontières de l'UE afin de lutter contre le dumping écologique, a de fait renoncé à sa proposition lors du dernier sommet des dirigeants de l'UE sur le climat. La forte prise de position du Danemark et de la Suède contre cette proposition a cantonné pour l'instant le débat sur la taxation de la route.

lourde, sont davantage touchés par la récession et voient leurs avantages compétitifs se réduire de manière croissante. Face à cette situation, **deux suggestions** :

- sur le plan **politique**, **des mesures supplémentaires de soutien au report modal doivent être envisagées.**
- sur le plan **économique**, les **autoroutes de la mer** et les **grands corridors fret** au départ des ports maritimes devraient garder toute leur pertinence et continuer à agir en faveur du développement du transport maritime.

b) Un deuxième élément de réflexion réside dans **les évolutions récentes du secteur maritime**. La reconfiguration de l'économie mondiale ces dernières années a déterminé un forte accroissement des échanges internationaux par la mer et des changements importants au niveau de la géographie des trafics. Conséquence de l'élargissement des aires géographiques d'échange et de l'augmentation des trafics, la réorganisation du transport maritime a comporté une augmentation de la taille des unités de transports. La forte réduction des échanges commerciaux, à partir de l'automne 2008, oblige l'industrie maritime à revoir sa stratégie. Le consultant Moore Stephens a réalisé une étude sur la confiance de l'industrie maritime dans son activité. Les armements, propriétaires de navires, affréteurs et courtiers s'inquiètent de la **surcapacité croissante en navires** qui interviendra d'ici fin 2011 et estiment que, si des mesures spécifiques ne sont pas prises, les frets resteront à un niveau plancher pendant longtemps³. Néanmoins, si les consultants sont tous d'accord pour décrire une situation désastreuse pour la navigation maritime en raison de la surcapacité du secteur, **les avis divergent sur l'ampleur réelle de cette surcapacité**, qui ne pourra pas être évaluée tant que le nombre de navires commandés réellement introduits sur le marché ne sera pas connu.

En se basant sur le carnet de commandes actuels (même si sans certitude des capacités de livraison des chantiers), le cabinet d'experts Drewry a néanmoins conclu que, face à la croissance de la capacité des six derniers mois, **les acteurs économiques ne font pas assez pour contrer la récession globale**. Face à cette situation, les stratégies envisageables ou mises en place sont variables selon le secteur : elles peuvent aller de la suspension des services ou l'annulation des nouveaux ordres (avec un impact lourd sur l'industrie navale) à la réduction des coûts d'exploitation via, par exemple, les regroupements de lignes, le renforcement de partenariats (CMA CGM, Maersk) ou le changement des routes en fonction des évolutions des prix des carburants. Selon le cabinet Drewry, au niveau mondial 50 services principaux ont été supprimés entre octobre 2008 et juin 2009 sur les lignes Est-Ouest, ce qui correspond à une réduction nette de 20-25% de la capacité globale sur les routes Asie-Europe à travers la Méditerranéenne. Néanmoins, très peu de navires ont été retirés : 48 unités, pour un total de 249.000 Teu et correspondant à environ 2% de la capacité totale. Cela révèle la réticence des transporteurs à arrêter leurs navires, préférant des moyens de gestion de leur capacité moins radicaux.

Trois conséquences principales peuvent être soulignées face à ce constat :

- **la persistance d'une situation de surcapacité de l'offre ne fait qu'aggraver les conséquences de la réduction de la demande sur le déclin des taux de fret.**
- les **conséquences environnementales** des différentes stratégies que les opérateurs seront amenés à mettre en place pour faire face aux évolutions conjoncturelles **auront un impact économique** (ex. l'allongement des routes pour éviter les péages de Panama ou Suez ou le ralentissement du renouvellement de la flotte, ou au contraire la radiation des unités plus anciennes, sont autant de choix censés avoir un impact écologique).
- certaines stratégies peuvent s'avérer déstabilisatrices face à un renversement de conjoncture (par exemple, l'allongement des routes en cas d'augmentation des prix de carburant).

Dans le secteur maritime, la situation spécifique de chaque entreprise face à la crise diffère selon le domaine d'activité. Quelques indicateurs privilégiés permettent d'évaluer les évolutions par secteur. Parmi ces indicateurs :

³ Le Lloyd du 01/07/2009

- le cours du prix du pétrole révèle le poids supporté par les entreprises en termes de coûts d'exploitation, mais il est également un élément d'évaluation de la demande du marché du transport pétrolier et des activités de services pétroliers ;
- les taux de fret déterminent le gain que peuvent retirer les armateurs de leurs activités ;
- les trafics ;
- l'évolution des principaux marchés mondiaux ;
- l'évolution du marché de l'emploi.

En l'absence de données exhaustives sur l'emploi, on se focalisera sur les autres indicateurs pour dresser un bilan synthétique de la situation économique de chaque branche d'activité de la marine marchande française face à la crise. En général, on peut d'ores et déjà souligner que si certains armateurs affichent un certain optimisme face à la conjoncture et jugent que le retour à une situation plus stable ne devrait pas tarder (CMA CGM parle par exemple de 2010), les analystes sont quant à eux beaucoup plus sceptiques. Pour la plupart d'entre eux, les quelques signaux de reprise s'étant manifestés au printemps ne sont pas censés durer ou avoir des impacts durables. En outre, tous les armateurs subissent peu ou prou les conséquences du désengagement du secteur bancaire et de ses exigences en matière de garanties nouvelles pour continuer à financer des navires.

2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE

A juillet 2009, plus de 1400 navires sont désarmés dans le monde, faute de fret ou de rentabilité. Les porte-conteneurs, les voituriers et, un peu moins, les vraquiers attendent des jours meilleurs, principalement au large des côtes d'Asie. Cette note fait le point de la conjoncture et des éléments de prospective affectant les différents marchés du shipping, avec une attention particulière pour les compagnies et la flotte françaises.

L'évolution des taux de fret: éléments de synthèse sur la conjoncture

Recul des vracs secs, avancée du pétrole brut

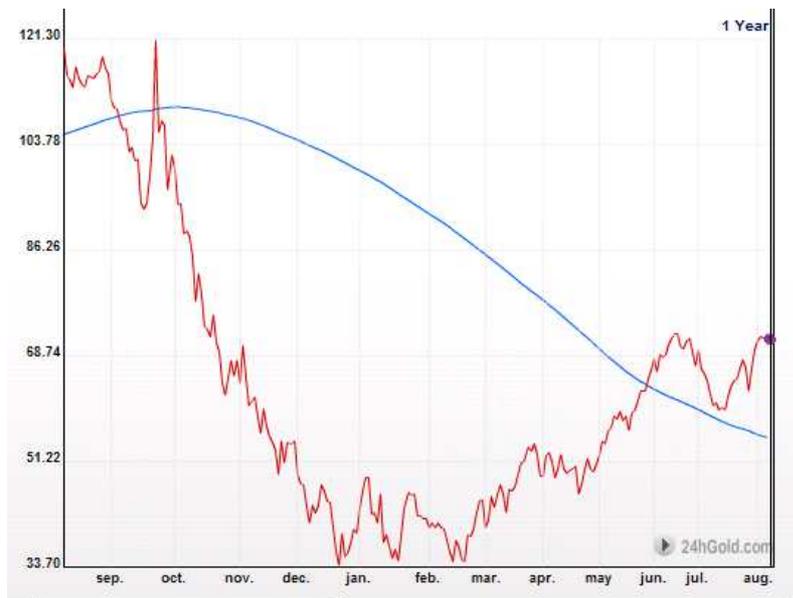
Les frets maritimes s'étaient envolés à des niveaux records l'été dernier avant de voir leur valeur divisée par plus de dix au dernier trimestre 2008.

Au cours du 1^{er} semestre 2009, les prix du transport maritime de matières sèches avaient repris de la vigueur, avec des espoirs de reprise de l'économie mondiale. Ensuite, sur les derniers mois (mai/juin), le Baltic Dry Index (BDI) s'est éloigné de son plus haut. Les prix du transport maritime de matières sèches ont désormais abandonné une partie de leurs gains mi-mai.

À l'inverse, les frets de pétrole brut ont repris un peu de vigueur sur la dernière période grâce à la reprise du pétrole au-dessus de 70\$ (les prix des frets suivant le même rythme) et l'intérêt pour les investisseurs de stocker le pétrole en mer.

a) Les activités de service

Le Groupe BOURBON est naturellement affecté par les évolutions des prix du baril de pétrole. Après la forte chute démarrée à l'automne 2008, **le cours du brut a recommencé à croître à partir d'avril 2009**, en passant la barre de 70 \$/baril début août 2009, contre les valeurs minimales de 33-34\$ sur les trois premiers mois de l'année.



Evolutions du cours du brut
(\$/baril) sur la période :

août 2008 – août 2009

source : prixdubaril.com

Concernant les perspectives, comme l'a récemment indiqué l'Agence internationale de l'énergie (AIE) dans son rapport perspectif annuel à moyen terme (juillet 2009), la récession économique mondiale ampute fortement les perspectives de demande de pétrole et repousse les risques de choc pétrolier à 2013-2014 au plus tôt. La demande mondiale d'or noir devrait augmenter de 0,6% par an entre 2008 et 2014 internationale de l'énergie (AIE). Cette prévision est en nette baisse par rapport à celle publiée en juillet 2008, alors que le cours du brut dépassait 140 dollars le baril. L'agence prévoyait alors une croissance annuelle de la demande d'1,6% entre 2007 et 2013. Mais la récession a conduit à revoir considérablement les perspectives. **La chute prévue de la demande (-3% en 2009) pourrait entraîner une nouvelle baisse des prix du baril, avec un impact sur les résultats du groupe BOURBON.** Les activités de ce dernier sont en outre dépendantes de celles des **grands groupes pétroliers dans les zones d'exploitation qui ralentissent la production**, surtout en **mer du nord**, compte tenu de l'épuisement progressif des réserves dans cette région. Pour autant, **le Groupe maintient ses perspectives d'immatriculation au RIF** (donc ses commandes de l'ordre de 150 navires pour les 3 ans à venir selon le plan Horizon 2012 du Groupe) pour renforcer sa flotte principalement dans le golfe du Mexique, dans le golfe de Guinée, au large de l'Angola et du Brésil où de nouveaux gisements ont été récemment ouverts. Cette entreprise, aux bases solides, ne devrait pas voir son activité compromise de façon déterminante. La division offshore, grâce à une forte croissance au 1^{er} trimestre 2009 par rapport à la même période 1 an plus tôt permet de compenser le très net recul du CA de la division vrac pour la même période.

b) Dragage et câblage

Le dragage (à l'export) et la pose de câbles ne sont pas sévèrement touchés par la crise.

c) Remorquage

En revanche, le remorquage portuaire (Boluda, Chambon du groupe Bourbon...) dans les ports nationaux, et plus particulièrement à Rouen, Le Havre, Marseille, est menacé par la baisse du trafic portuaire, situation aggravée par les difficultés engendrées dans l'application de la réforme et par la concurrence sévère de grands groupes européens.

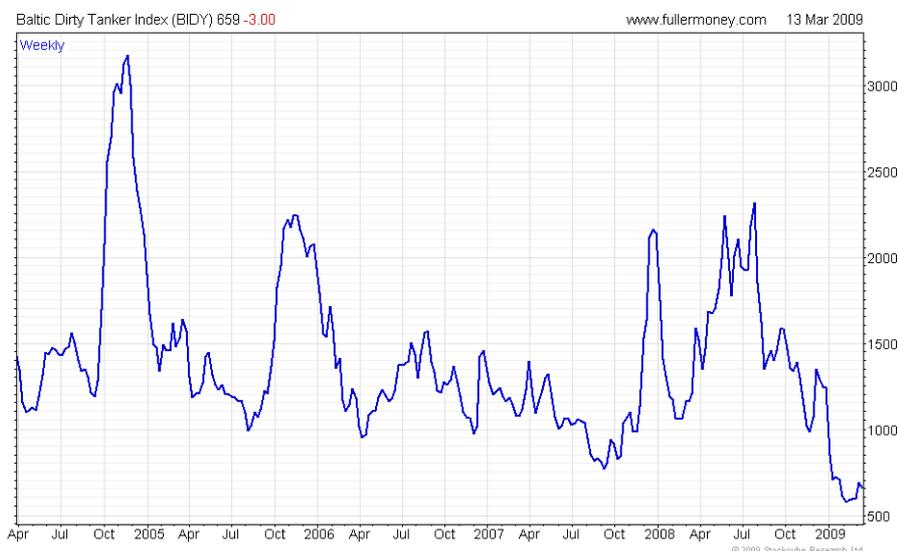
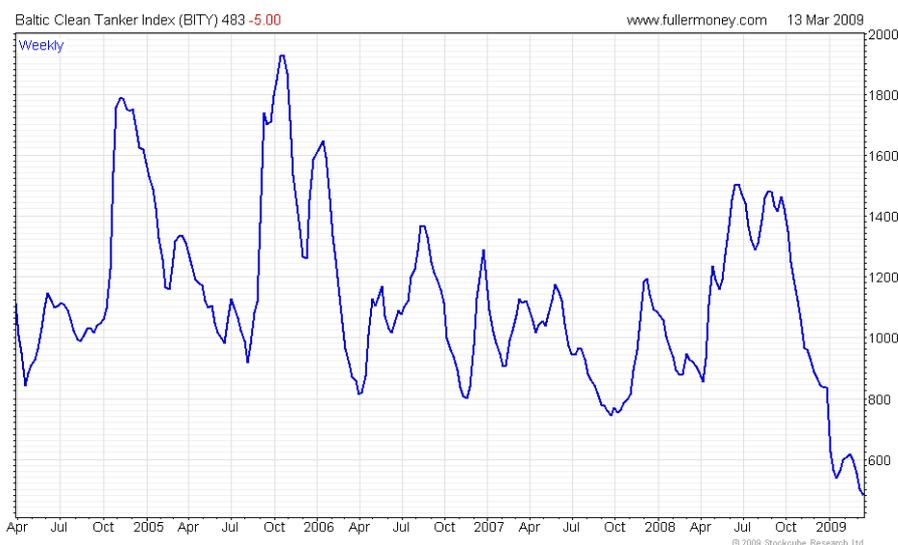
Suite au ralentissement des activités portuaires, Boluda Dunkerque constatait une situation financière difficile déjà à la fin du 1^{er} trimestre 2009. Le nombre de prestations à cette époque était en recul de 25% par rapport au budget et 19% en comparaison avec 2008. Pour le chiffre d'affaires, le recul était de -32% et de -31% respectivement, soit des pertes de 1,2 millions d'€ et

1152 millions d'€. Boluda fait remarquer que les grands constituants du CA (minerais et charbons) pèsent fortement sur ces contractions, les seuls secteurs qui se maintiennent en hausse étant les exportations de céréales ou les divers, qui ne compensent néanmoins pas la forte chute des pondéraux. Face à cette situation Boluda a dû suspendre temporairement l'armement d'un remorqueur sur 6 (le Téméraire) jusque fin juin 2009.

d) Pétrole et gaz :

Le secteur du transport de pétrole brut, qui n'avait pas subi de recul massif des taux de fret comme le vrac sec à l'automne 2008, a également vu ses taux fortement se contracter début 2009. Au cours du premier semestre de l'année, les frets pétroliers ont fait du sur-place, qu'il s'agisse du transport de pétrole raffiné ou brut.

- L'indice **Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)**, moyenne des taux pratiqués sur 11 routes de transport de pétrole brut, a fini à 482 points fin mai. Il avait touché un mois plus tôt le seuil de 453 points, un des plus bas depuis sa création, alors qu'il affichait un taux presque cinq fois plus élevé un an auparavant. Depuis ce record négatif au mois de mai, le BDTI a stagné autour des 480 points pendant les mois de juin et juillet.
- De son côté, l'indice **Baltic Clean Tanker Index (BCTI)**, moyenne des prix pratiqués sur cinq routes de produits pétroliers raffinés, a touché un plus bas historique, à 345 points, le 15 avril. Depuis cette date, il a un peu redressé la barre (en finissant à 481 points fin mai 2009 ; 444 points le 24 juillet). Il reste très loin de son record positif d'octobre 2008, lorsqu'il a affiché près de 1500 points.



Production et offre sur les marchés pétroliers : éléments de prospective

L'OPEP a réduit sa production pour contrer la baisse des prix du pétrole, ce qui ferait baisser les taux de fret pétroliers. **L'offre se réduit aussi en raison** d'autres facteurs :

- **des facteurs naturels** : une partie importante des gisements de pétrole hors OPEP (Etats-Unis, mer du Nord) arrive à épuisement (en Norvège, par exemple, presque tous les grands gisements de pétrole sont en déclin et aucun nouveau de grande taille n'est en développement) ;
- **des facteurs humains** : ainsi, au Nigeria, la production de brut a plongé sur la dernière année en raison des attaques répétées de groupes armés contre les infrastructures pétrolières. Elle est passée de 2,6 million de barils par jour (mbj) en 2006 à environ 1,7 en juin 2009.

Demande sur les marchés pétroliers : éléments de prospective

Les effets du ralentissement de la consommation des ménages – en particulier aux États Unis – et de l'activité des industries contribue à réduire la demande de produits pétroliers raffinés. Les raffineries sont loin de tourner en plein régime et certaines unités ont été arrêtées. D'autres ont été rachetées ou délocalisées, sous la pression de la concurrence des nouvelles usines en Inde et au Moyen Orient. Si les grands groupes pétroliers le décident, **la délocalisation des activités de raffinage aura un impact sur la flotte française**. En effet, la loi de 1992 oblige les raffineurs à transporter sous pavillon français 5,5% de leur capacité de production (la loi prévoit d'aller jusqu'à 8%. Aujourd'hui le taux de 5,5% se fonde sur un accord entre les entreprises et l'État). Une réduction de la capacité de raffinage française entrainerait par conséquent une réduction de la flotte.

Le carnet de commande tend à se tasser (35% de la flotte en service). **Les analystes estiment que, dans un scénario de faible reprise des échanges de produits pétroliers sur le moyen terme, les sorties de flotte des simples coques aideront à limiter la capacité des flottes mondiales.**

Les compagnies françaises du marché de l'énergie

Le secteur du vrac liquide et, plus particulièrement pétrolier, traverse une période difficile en France. Il faut, en effet, rappeler **qu'il n'y a quasiment plus d'actionnariat français**.

- Fin 2008 Broström (et donc sa filière française) a été racheté par Maersk.
- The Green Tankers (filiale française de Bergesen) a été rebaptisé de la maison mère norvégienne BW et verra sa **flotte de VLCC sous pavillon français bientôt passer de 6 à 4**.
- Fouquet-Sacop rachetée par le Groupe belge SeaInvest pour constituer avec Pétramarine la société SeaTankers a l'intention de réduire sa flotte sous pavillon français.
- Socatra résiste (1 VLCC affrété – propriétaire libérien ; plusieurs « petits pétroliers »), mais jusqu'à quand ?

D'une manière générale, les sociétés mères - dans un contexte de surcapacité de la flotte mondiale - pourront être tentées de ne pas renouveler les contrats d'affrètement et d'abandonner le pavillon français. Certaines utilisent déjà de plus en plus les VLCC en unité de stockage, tant pour des motifs liés à la surcapacité de transport que pour des raisons spéculatives, attendant que remonte le cours du baril.

Sans les VLCC qui « emploient » 200 marins et représentent près de la moitié du tonnage de la flotte française, celle-ci, actuellement au 26^{ème} rang du classement mondial (navires > 100 UMS), reculerait à un rang encore moins flatteur.

Des navires gaziers restent inemployés car plusieurs projets gaziers ont pris du retard ; néanmoins, les transports de gaz (Gazocéan) sont appelés à une croissance soutenue. Le transport de gaz est marqué par la prévalence de contrats à long terme pour les navires et ces navires seront employés.

e) Transport de conteneurs

Dans un contexte jugé globalement difficile, l'agence de notation financière Fitch a abaissé de deux crans les notes principales du transporteur maritime français (avril 2009), CMA CGM, spécialisé dans le transport de conteneurs. Selon l'agence, en effet, **la perspective du secteur est particulièrement négative, en raison notamment des évolutions attendues de la flotte**. Le groupe marseillais et ses concurrents font face à d'importantes livraisons de bateaux en 2009 et 2010, alors même que le secteur est au milieu d'importants retournements de cycle, ce qui se traduirait par des **surcapacités**, une **réduction des volumes de fret** et une **pression à la baisse sur les taux de fret**. Cette évolution frappera aussi MARFRET, desservant notamment les Antilles et la Guyane.

Dans ce cadre, il convient de **distinguer les lignes régulières du marché du spot**. C'est surtout ce dernier qui a subi le premier le contre-coup de la chute de la consommation, s'étant traduite en 2008 par un effondrement des taux de fret. Quant **aux lignes régulières, protégées en 2008 par des taux de fret négociés**, elles sont désormais affectées aussi, bien que tout dépende encore des lignes concernées. La situation est particulièrement difficile **sur la route Asie-Europe**, où le spécialiste du transport par conteneurs français CMA CGM déploie 24% de ses capacités. Selon l'agence financière Fitch, **une amélioration significative sur cette route semble improbable avant 2012**. L'activité du Groupe français repose largement sur les relations avec la Chine. Or, le transport maritime conteneurisé chinois est sévèrement touché par la crise et les porte-conteneurs vides, victimes de l'effondrement des exportations nationales, s'amoncellent notamment dans le port de Shanghai. Les prix internationaux du shipping ont plongé avec la crise. Fin juin 2009, ils étaient inférieurs de 68% à leur niveau historique de mai 2008. Selon CMA CGM, entre l'Asie et l'Europe, ils sont passés de 1500 à 400 \$, en-deçà du prix de revient. Ainsi, face à des tarifs d'affrètement tellement bas, les armateurs préfèrent ne pas utiliser les navires, en économisant sur les coûts de carburant et d'équipage. Les exportations chinoises ont chuté de 26% en mai 2009 sur un an. Sur les chantiers navals, l'impact de la crise a été bien pire, avec une chute des commandes de 96% sur un an. Face à une telle situation, les opérateurs maritimes sont obligés de revoir leurs stratégies.

Les armateurs mondiaux

Les grands armateurs mondiaux, Maersk et CMA-CGM, liés sur bon nombre de lignes, par des *consortia*, doivent opter pour une politique commerciale similaire, qu'il s'agisse des lignes Atlantique ou sur l'Asie. MSC pratiquant une tactique de dumping renforce la concurrence à un point difficilement supportable. Dans ce contexte, il est dit qu'Hapag-Lloyd serait l'un des premiers grands groupes à « tomber », en plus de une ou deux grandes compagnies chinoises.

En juillet 2009, CMA-CGM, Hapag Lloyd et Hamburg Süd ont annoncé le lancement d'un nouveau service reliant directement la Côte Est de l'Amérique du Sud à l'Europe du Nord. A compter du 6 août 2009, la compagnie française et ses partenaires allemands proposent un service commun hebdomadaire exploité en 2 loops. Il remplace leurs services respectifs, SAFRAN et SAEC. Ce nouveau service permettra aux armements de rationaliser la capacité déployée, répondant ainsi aux récentes évolutions du marché. La fréquence sera améliorée par le déploiement d'une flotte plus importante, alors que les temps de transit seront optimisés.

Les armateurs français

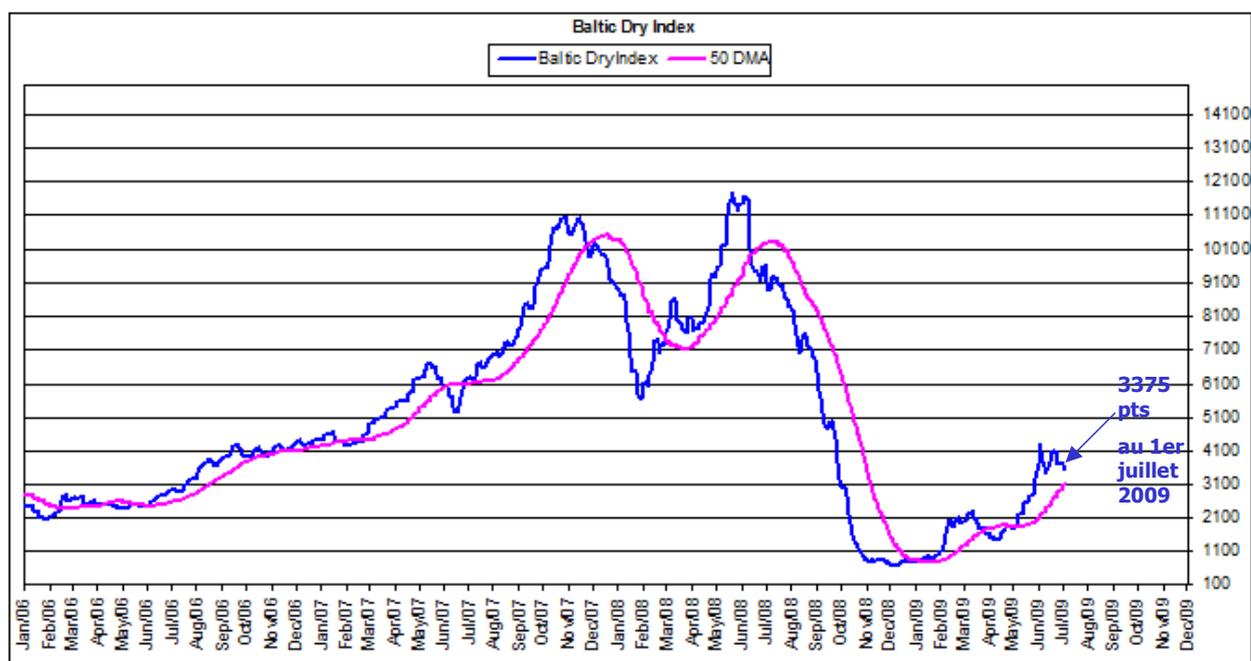
- CMA-CGM (362 navires, dont 8,6% sous pavillon français, 36,3% sous pavillon européen et 61,4 sous pavillon tiers) revoit son plan d'expansion de flotte, révisé sa stratégie, resserre ses dépenses en regroupant des lignes, en limitant ses soutes (malgré leur baisse), voire celles liées à l'entretien des navires. Pourtant, quelques signes de reprises se font sentir. CMA-CGM annonce une augmentation de ses tarifs sur les lignes Asie-Méditerranée et signale des des signes de reprise sur les échanges entre la Mer Noire et l'Asie.
- MARFRET (16 navires), frappé de plein fouet par la crise portuaire à Marseille et aux Antilles, compte réduire son activité et sortir des navires de sa flotte sous pavillon français.

f) Le transport de vrac secs

Le secteur du vrac est celui qui a connu l'envolée des taux la plus marquée jusqu'à l'été 2008, suivie de la chute la plus brutale. Les frets maritimes sont considérés sur les marchés financiers comme un indicateur avancé de la conjoncture mondiale, parce que le transport des matériaux de base influence la production de produits finis et semi-finis et l'étude de son évolution permet, par conséquent, d'anticiper l'activité économique à venir. En d'autres termes, le taux de fret BDI est un des indicateurs majeurs à l'échelle mondiale traduisant de la future production voire même de la croissance économique. Ces taux s'étaient envolés à des niveaux records l'été dernier, avant de voir leur valeur divisée par plus de dix au dernier trimestre 2008 (de 11600 points à 650).

Toutefois, la situation du vrac sec apparaît actuellement en amélioration et moins grave par rapport à celle du secteur du transport pétrolier. Au printemps 2009, les compagnies sidérurgiques chinoises ont repris leurs achats de minerai de fer. Ainsi, les prix du transport maritime de matières sèches ont continué à s'améliorer sur les derniers mois.

- L'indice composite Baltic Dry Index (BDI), moyenne des prix pratiqués sur 24 routes mondiales de transport en vrac de matières sèches (tels que les minerais, le charbon, les métaux, les céréales, etc.) a progressé, en atteignant fin mai 2009 son niveau le plus élevé (3494 points) depuis septembre de l'année précédente. Au 1^{er} juillet, le BDI était à 3375 points (voir graphique suivant). Pendant le mois de juillet, il a confirmé sa tendance baissière, en clôturant vendredi 24 juillet à 3345 points.
- Le Baltic Panamax Index (BPI), qui comporte sept routes, dont la plupart concernent les céréales, a confirmé son rebond, en finissant fin mai au plus haut (2900 points) depuis septembre de l'année précédente. Cette tendance positive s'est confirmée sur les derniers mois du semestre. Il a fini à 3524 vendredi 24 juillet, touchant ainsi son plus haut depuis septembre 2008.



Néanmoins, même si les taux de frets se sont un peu améliorés depuis un mois, plusieurs facteurs suggèrent une certaine prudence quant à l'interprétation de cet index et aux perspectives d'évolution.

- Tout d'abord, les perspectives de redressement doivent s'apprécier au regard du volume des navires en commande, qui représentent 70 % de la flotte existante. En effet, puisque l'indice du coût du fret maritime est mesuré par la confrontation de l'offre et de la

demande, la croissance prévue de la flotte mondiale est censée exercer une plus grande pression sur les taux de fret. Par conséquent, certains experts prévoient des moyennes du BDI d'environ 5000 pour 2009 et 2700 pour 2010 soit une baisse de 76% du prix moyen du fret maritime par rapport aux prix moyens de 2008.

- En outre, les avis divergent quant à l'interprétation de la récente envolée du BDI. Si pour certains analystes les besoins de la Chine resteront à la hausse à moyen terme, ce pays étant dans une phase de développement fortement consommatrice d'acier, pour d'autres il se pourrait que « cette escalade soit purement spéculative » (source : AGEFI) et nourrie par les initiatives de la Chine en pleine dynamique de relance économique. Le pays serait, en effet, en train de diversifier ses réserves de change afin de se préparer à un éventuel redressement de sa production industrielle en achetant massivement du minerai de fer ce qui a fait grimper les frais de location de cargo de 12%, à 56,6 \$ par jour (www.zonebourse.com).
- Enfin, hormis cette forte demande chinoise, les échanges mondiaux n'ont pas repris du fait de la récession économique actuelle et des surcapacités importantes de production constatées à travers le monde.

Ainsi, malgré les évolutions de ces derniers mois, le marché des vracs solides tendrait, selon les professionnels, à s'ancrer dans la récession. Dans son dernier rapport trimestriel rendu public fin mai, le cabinet Drewry Shipping juge que les premiers signes de reprise dans les vracs secs sont passagers, car le carnet de commande mondial plombe encore le secteur pendant quelques années. Selon lui, la demande de transport devrait décroître en 2009 d'11%, alors que l'offre de transport (la flotte mondiale) va augmenter de 4% environ. En 2010, les mêmes indicateurs devraient avoisiner 6 et 13% et 7 et 17% en 2011. L'équilibre n'est attendu que pour 2014. Dans cette situation, les entreprises françaises présentes sur ce secteur semblent arriver à s'en sortir uniquement en ayant recours à une diversification de leur activité.

Le groupe LDA est présent dans le secteur avec la filiale Cetrappa, qui fait du tramping de long cours et opère sur tous les trafics mondiaux, avec un recours massif à l'affrètement de navires. Cetrappa gère une flotte d'une vingtaine de vraquiers. Le groupe LDA cherche depuis quelques années à diversifier son activité sur certains secteurs de niche du transport, comme les câbliers ou le colis lourd, en participant à des opérations à planification longue, qui n'enregistrent pas de contrecoup au stade actuel de la crise. Le Groupe résiste encore sur le marché du transmanche.

La filiale vrac du groupe Bourbon, Setaf-Saget, possède 6 vraquiers en propre et gère une vingtaine d'affrétés. 16 navires ont été commandés par Setaf-Saget livrables entre 2009 et 2011, période donc peu favorable. Au 1^{er} trimestre 2009, la division vrac de Bourbon enregistre un repli de 54,4% de son CA par rapport au 1^{er} trimestre 2008.

g) Le transport de passagers

Au cours de la dernière décennie, le contexte s'est caractérisé par la montée en puissance des navires rouliers mixtes à forte capacité de fret, afin de compenser la chute du marché des passagers. **La récession économique des derniers mois est venue s'ajouter à l'effet conjugué de plus longue date du tunnel sous la Manche, de la suppression des ventes hors taxe et du transport aérien low cost, en accélérant la contraction de la demande de transport maritime passagers.**

Au premier trimestre 2009, le nombre de passagers a reculé de 19% au port de Douvres vers les ports français. La chute du marché transmanche s'annonçait dès juin 2008, quand la livre a commencé à chuter. Elle est devenue très brutale à partir d'octobre. 80% de la clientèle étant britannique, la dévaluation ne pèse pas uniquement sur la demande, mais elle affecte également l'offre et la rentabilité des armements maritimes, qui ont des coûts en euros et des recettes en

livres. Brittany Ferries (8 lignes régulières, 8 navires) enregistre un net tassement, tout comme SeaFrance (6 navires), qui continue à subir de lourdes pertes du fait de la conjoncture associée au cours de la livre, au prix des soutes et au poids de la masse salariale dans le coût d'exploitation des navires.

Par ailleurs, la progression dans les ports méditerranéens (+2% en 2008) est pour l'essentiel due au marché de la croisière, alors que sur les liaisons avec la Corse et le Maghreb le nombre de passagers baisse pour les compagnies françaises.

Dans un contexte social souvent conflictuel (SNCM, SeaFrance), les compagnies françaises se retrouvent devoir faire face à la pression de la concurrence (Corsica Ferries battant pavillon italien, LDLines battant pavillon britannique) et à l'arrivée potentielle des compagnies maritimes *low costs* (Moby dick) dans un scénario économique plus favorable. Parmi les conséquences de l'actuelle situation économique, on peut prévoir une amplification du mouvement de fusion-acquisitions (plan social chez SeaFrance, suppression de 400 équivalents temps plein chez SNCM) et un ralentissement des commandes. Les chantiers européens, qui détiennent un quasi-monopole dans le secteur des ropax et ferries, se déclarent inquiets de l'absence de nouvelles commandes depuis la fin 2008.

Sur la desserte de la Corse, la SNCM (10 navires) sort d'un nouveau conflit qui l'aura de nouveau affaiblie devant ses concurrents, notamment Corsica ferries. Elle pourrait se sentir menacée face à l'arrivée potentielle de compagnies *low cost*. La CMN (3 navires) risquerait, elle aussi, dans une pareille hypothèse, d'être atteinte, bien que ces deux entreprises aient été de nouveau retenues, après de nombreuses procédures contentieuses, pour la période 2007 – 2013, pour assurer la continuité territoriale.

Le nombre de passagers (- 6 à - 8% par an depuis 3 ans) et la part de marché (37% en 2006, 32 % en 2007) de la SNCM poursuivent leur baisse. Sur l'Algérie, malgré l'augmentation du nombre de ses traversées, la SNCM a connu une diminution de 0,9% du nombre des passagers en 2007 (193 000 contre près de 195 000 en 2006). La SNCM a toutefois accru sa part de marché qui passe de 39,2% à 43,9% en 2007 et amélioré son chiffre d'affaires (+12%). Sur la Tunisie, le nombre de passagers transportés recule de 0,8% en 2007 (123 000 contre 124 000 en 2006) et la part de marché de la SNCM passe de 45,5% en 2006 à 45,0% en 2007.

L'année 2008 s'est avérée elle aussi difficile pour la SNCM.

Fin 2007, la SNCM employait, en équivalent temps plein, 2 307 salariés (1 615 navigants et 692 sédentaires) dont 1 834 permanents ; la SNCM reste le premier employeur de Corse dans le domaine des transports.

Sur le trafic transmanche, depuis mi-2008, BAI (8 lignes régulières, 8 navires) enregistre un net tassement, tout comme SeaFrance (6 navires) qui continue à subir de lourdes pertes du fait de la conjoncture associée au cours de la livre et au prix des soutes (bien que moins important depuis 4 mois), mais aussi de certains avantages accordés aux équipages, qui accusent la part dévolue à la masse salariale dans le coût d'exploitation des navires. Les réflexions sur la reprise partielle de SeaFrance par BAI se poursuivent. Un certain mieux semble se dessiner depuis début juin en terme de trafic fret.

3. LES MESURES D'AIDES

Les difficultés conjoncturelles ont tendance à inciter les armateurs à demander des aides aux États. Face au contexte actuel, il est indispensable de développer la compétitivité du secteur maritime et soutenir la compétitivité du pavillon français. Pour le premier point, il faut :

- Rendre plus fluides les flux de marchandises au niveau européen en créant un « espace maritime » à égalité administrative avec les autres modes de transport (routier).

- Pallier le défaut de compétitivité des transports maritimes par des subventions et aides à la création du service. Le défaut de compétitivité économique face au transport routier est lié à l'absence d'internalisation des coûts d'infrastructure routière et des coûts environnementaux de ce dernier.

Pour développer la compétitivité du pavillon français :

- Mise en place du salaire net, avec l'exonération des charges et le contrôle concomitant des créations d'emploi et de l'amélioration des conditions de vie et de sécurité à bord.
- Application uniforme des règles de sécurité, de travail et de vie à bord à fin d'éviter qu'à leur détriment ne s'exerce une concurrence déloyale.
- Sortie du RIF retenu par ITF, à la demande d'un syndicat français, sur la liste des pavillons de complaisance.

Enfin, une réflexion semble devoir être menée sur les perspectives d'affrètement des différentes compagnies dans le cadre de l'évolution de la capacité de raffinage française et des dispositions prévues par la loi n° 92 – 1443 du 31 décembre 1992. La rentabilité moyenne du secteur du raffinage s'est effondrée au cours du premier trimestre 2009, passant de 40€/t à 10€/t en mars. Si la situation devait perdurer sur le moyen terme, la cession d'unités de production pourrait être envisagée, la concurrence des pays émergents étant par ailleurs réelle et écologiquement viable (nouvelles capacités de raffinage en Inde et dans certains pays du Moyen Orient), avec un impact sur la flotte pétrolière sous pavillon français. Cela appellera à une révision des conditions d'application de la loi n° 92 – 1443 du 31 décembre 1992.