

ANALYSE DE LA CONJONCTURE ECONOMIQUE: LE TRANSPORT MARITIME

1^{er} SEMESTRE 2010

1. CONTEXTE GLOBAL	2
1.1 SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE	2
1.2 SITUATION ÉCONOMIQUE FRANÇAISE	2
1.3 SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE DU SECTEUR MARITIME	3
2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE	5
2.1 TRANSPORT DE CONTENEURS	5
<i>Contexte global et concurrence.....</i>	<i>5</i>
<i>La situation économique de CMA-CGM</i>	<i>6</i>
2.2 TRANSPORT DE VRACS SECS	7
2.3 TRANSPORT PÉTROLIER ET DE GAZ	8
<i>Pétrole.....</i>	<i>8</i>
<i>Gaz.....</i>	<i>10</i>
2.4 TRANSPORT ROULIER.....	10
2.5 ACTIVITÉS OFFSHORE	10
2.6 LE SECTEUR TRANSMANCHE	11
<i>SeaFrance</i>	<i>12</i>
2.7 LA DESSERTE MARITIME DE LA CORSE.....	13
3. CONCLUSIONS.....	13
<i>Une réorganisation de la géographie mondiale de l'industrie maritime?</i>	<i>13</i>
<i>Un contexte de moins en moins favorable au report modal.....</i>	<i>13</i>

1. CONTEXTE GLOBAL

1.1 Situation économique globale

Après la crise de 2009, la première partie de 2010 s'est caractérisée par les fortes incertitudes du contexte macroéconomique.

Soutenu par les pays émergents, le commerce mondial a recommencé à croître au cours des deux derniers trimestres 2009, pour rester très dynamique au 1^{er} trimestre 2010 (+5,3 % selon le Centraal plan bureau néerlandais). Toutefois, en Europe, le retour à l'optimisme au cours des premiers mois de l'année¹ s'est brusquement arrêté avec l'éclatement de la crise de surendettement des pays méditerranéens (Grèce, Espagne et Portugal). Néanmoins, malgré les tensions sur le marché de la dette publique dans la zone euro, les indicateurs conjoncturels témoignent d'une poursuite de la reprise, même dans les économies européennes. Mais la question se pose de savoir quels seront les répercussions économiques dans les mois à venir, au sein de cette zone comme au niveau mondial. Pour l'instant on peut raisonnablement considérer que, si le rebond constaté dès fin 2009 est censé se poursuivre en Asie et en Amérique, la période de consolidation budgétaire que traverse l'Europe correspondra probablement à un ralentissement de la croissance, notamment dans les pays davantage touchés par la crise². La solidarité européenne et l'intervention du FMI couplées à la dépréciation de l'euro (la plupart des experts s'accordent à prévoir que la monnaie unique est vouée à rester sous pression au cours au moins du prochain semestre 2010) devraient toutefois exercer un effet amortisseur. Au niveau mondial, le redressement du commerce continuera d'être tiré par le rebond des économies émergentes, principal moteur de la croissance globale.

1.2 Situation économique française

Après une chute des exportations (- 12,2%) et des importations (- 10,6%) en 2009, les prévisions de l'Insee tablent sur une reprise pour 2010. La reprise soutenue des exportations (prévue à +5,2% en moyenne pour 2010) – supportée par la reprise de la demande dans les pays émergents et par la faiblesse de l'euro face au dollar³ – devrait s'accompagner par une progression des importations

1 « Le climat général de l'économie en ce début d'année semble se présenter sous de meilleurs auspices », Armateurs de France, mars 2010.

2 Les prévisions macroéconomiques pour les deux prochaines années tablent sur des taux de croissance du PIB de l'ordre de:

- États-Unis: 3,2% (2010) – 2,6% (2011)
- Japon: 3% (2010) – 1,5% (2011)
- Zone euro: 1,1% (2010) – 1,6% (2011)
- Amérique Latine: 3,9% (2010) – 3,7% (2011)
- Proche et Moyen Orient: 4,2% (2010) – 4,2% (2011)
- Chine et Hong-Kong: 9,3% (2010) – 8,2% (2011)
- Autres Asie: 5,9% (2010) – 5,8% (2011)

Source: Service des Études Économiques – Société Générale

3 La dépréciation joue normalement un impact positif sur l'économie, en exerçant un effet direct sur les échanges extérieurs et les prix. Toutefois, elle met en œuvre des mécanismes complexes pouvant également engendrer des répercussions négatives en termes de renchérissement des importations et des coûts de production des entrepreneurs, avec au final un impact sur l'investissement d'un pays. De la même manière, la dépréciation affecte le pouvoir d'achat des ménages et leurs consommations. Ainsi, l'impact d'une dépréciation nécessite d'être évalué de manière globale. L'Insee a

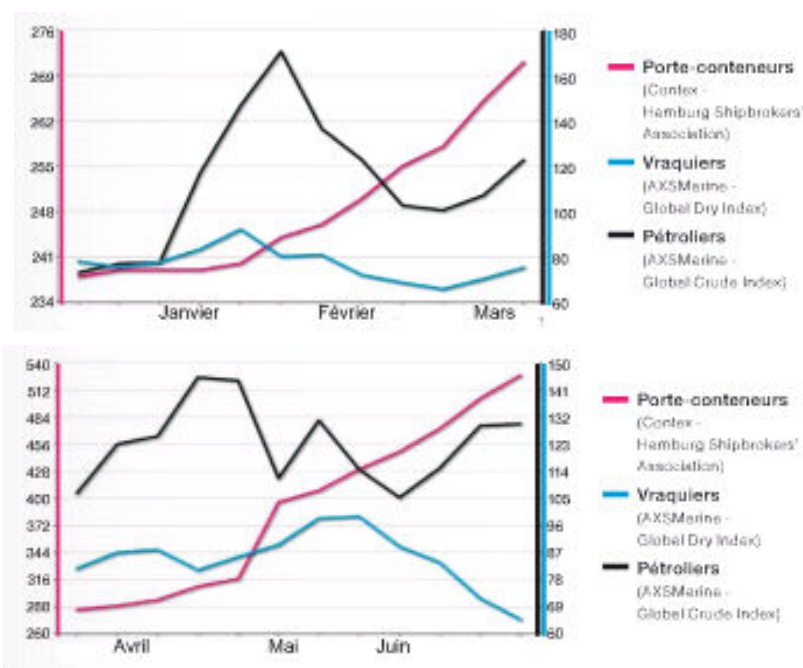
(+3,3%) et des consommations, induite par l'amélioration de l'emploi et les mesures de relance. Ainsi, malgré un fort déficit des finances publiques, la France se situe parmi les économies les plus robustes de la zone euro face à la crise. Les comptes trimestriels de l'Insee conduisent à retenir un taux de croissance du PIB de 0,7% pour 2010, contre 2,5% l'année précédente.

1.3 Situation économique globale du secteur maritime

La reprise de l'activité économique et des échanges mondiaux fin 2009 s'est traduite par une amélioration du secteur du shipping au niveau mondial. Les évolutions observées sont néanmoins assez contrastées selon les marchés maritimes, avec une tendance discontinue au cours du premier semestre 2010. La volatilité des taux d'affrètement des navires constatée en 2009 s'est confirmée sur les six premiers mois de l'année (fig. 1). Sur la même période, en France, le rebond des trafics des GPM a subi un arrêt en février, puis un nouveau en mai 2010 (fig. 2). Globalement, en Europe, les trafics portuaires ont connu une reprise à partir du 1^{er} trimestre 2010. A la différence des pays de l'Europe du sud et de la France, les grands ports de la mer du Nord ont tous affiché des trafics en progression, grâce en particulier au rebond des trafics pétroliers. Or, si la reprise est quasi générale, il faut néanmoins souligner que les trafics liés à l'activité sidérurgique sont encore largement déprimés par une demande industrielle relativement faible en Europe.

Figure 1 – Indices d'affrètement des navires

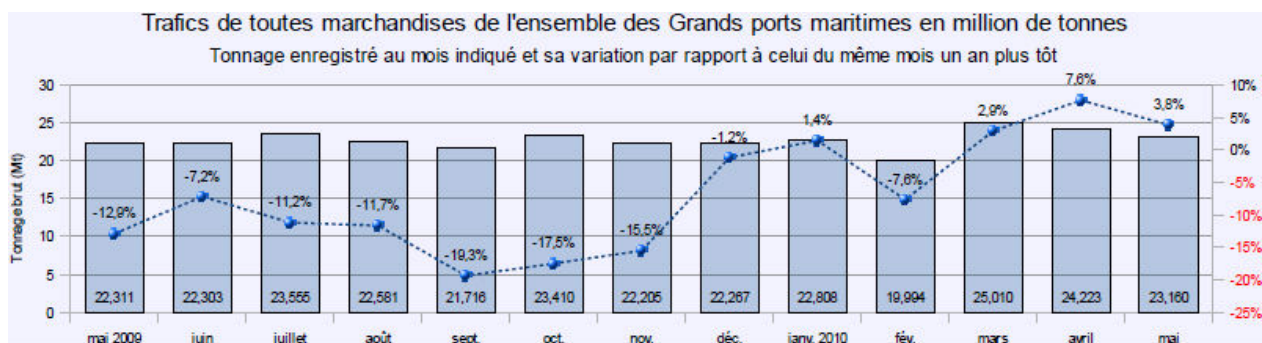
Indices AXS Marine et Hambourg Shipbrokers' Association



Source : Le Marin

estimé que pour la France la dépréciation de l'Euro soutiendra la croissance en 2010 à hauteur de 0,5 point et les exportations de +1,6 point, alors que les importations devraient continuer de progresser malgré les effets négatifs de la dépréciation. Enfin, l'inflation moyenne annuelle serait poussée à la hausse de 0,5 point sur l'ensemble de l'année. Néanmoins, ces résultats doivent être interprétés avec précaution, notamment au regard de la forte instabilité économique actuelle et du fait que les simulations ne prennent pas en compte les variations du prix du pétrole.

Figure 2 – Trafics portuaires en France



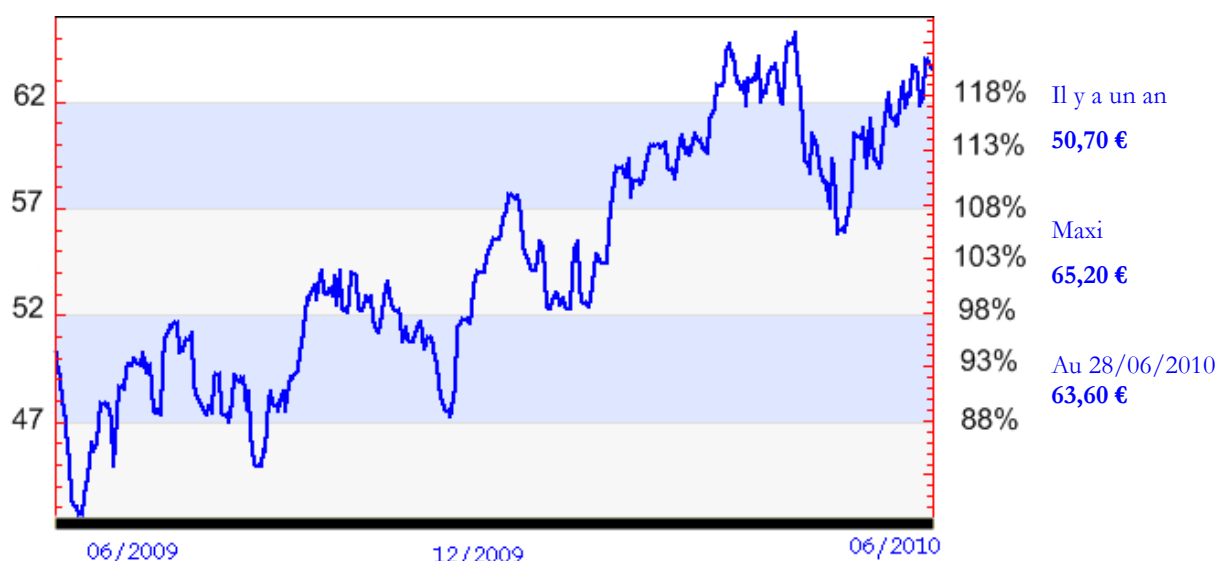
Source : DGITM/DST

Au niveau des taux de frets, les compagnies ont décidé de se lancer dans des programmes de restauration des taux. Ainsi, de manière contre-intuitive, la pléthore de navires en circulation sur le marché ne favorise pas les chargeurs, qui dénoncent la manière dont les armateurs « *sont parvenus à créer artificiellement un état de sous-capacité et à faire monter les taux de fret* »⁴. Dans ce contexte, les relations entre les armateurs et les chargeurs sont devenues délicates, en favorisant le développement du rôle des commissionnaires de transport.

A plusieurs égards, les prévisions économiques pour le secteur ne sont pas positives pour les mois à venir. Tout d'abord, à un niveau macroéconomique, le ralentissement de la demande dans les pays occidentaux (entraîné par la fin des mesures de soutien au pouvoir d'achat) et les prévisions d'atténuation de la croissance dans les pays émergents (traduisant des politiques économiques moins expansionnistes et l'impact potentiel sur la compétitivité de ces économies de la dépréciation de l'euro) pourront exercer une pression à la baisse sur l'évolution des échanges commerciaux. Ensuite, la nouvelle tendance en Europe, où les politiques budgétaires ont pris le relais des politiques de relance, aura forcément un impact négatif à moyen terme sur les programmes de soutien aux activités économiques. De la même manière, les difficultés budgétaires des pays de la zone euro et la montée des risques souverains auront d'inévitables répercussions sur les marchés maritimes. La première de ces conséquences est déjà visible : l'appréciation du dollar et son double effet sur le shipping mondial. En effet, d'un côté, la montée du dollar produira un renchérissement du prix des matières premières ce qui se traduira par un ralentissement des échanges sur ce marché. De l'autre côté, cela exercera une pression à la hausse sur le prix du pétrole et, par conséquent, sur les prix des soutes. Démarrée au cours du premier trimestre 2010, l'augmentation des prix des soutes affecte l'ensemble des acteurs du secteur maritime, notamment en raison de la fragilité des taux de fret. En effet, comme le constate BRS, « *alors que des soutes à 600-650\$/T pouvaient passer de manière relativement indolore au début de l'année 2008 en regard de taux de fret au mieux de leur forme, à des niveaux aujourd'hui voisins de 440\$/t et des frets qui ont baissé de 60 à 80%, le budget soutes est redevenu une préoccupation majeure. Il y a fort à parier à cet égard que les programmes de réduction de vitesse des navires par les opérateurs de porte-conteneurs s'inscrivent dans la durée et forcent les utilisateurs à adapter leur chaîne logistique en conséquence* ».

4 Cf. dossier « Transports Actualités », semaine du 28 mai au 10 juin 2010

Figure 3 – Prix du Brent en EURO



2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE

Comme l'illustre la figure 1, le secteur du conteneur, qui avait été le premier à avoir subi l'impact de la crise économique en 2009, est celui qui a montré les signes d'une reprise plus rapide et solide au cours du 1^{er} semestre 2010. En revanche, les évolutions des secteurs du transport de vrac et du pétrole se montrent beaucoup plus instables et tendent globalement à la stagnation sur la période observée.

2.1 Transport de conteneurs

Contexte global et concurrence

En 2009, l'armement Maersk a subi une perte de 2 MdS \$ et a vu son trafic baisser de 13%. Il est néanmoins resté le premier armateur du secteur conteneurisé dans le monde, avec 15,8% parts de marché, devant MSC (11%) et CMA CGM (7,6%)⁵.

Après la chute du trafic mondial de conteneurs et la baisse des taux de fret en 2009 pour la première fois dans l'histoire de ce marché⁶, les données montrent une reprise du secteur du transport conteneurisé au cours du premier semestre 2010. Les taux d'affrètement des navires ont connu une hausse sans interruption depuis le mois de janvier (cf. fig. 1) et les taux de fret se sont redressés sur toutes les routes. Selon une étude publiée par l'European Liner Affairs Association (ELAA), les taux de fret ont non seulement dépassé ceux du premier trimestre 2009, mais également ceux des trois premiers mois de 2008. Cette reprise a été le résultat d'une stratégie fondée sur la réduction des vitesses, le désarmement d'une partie de la flotte et l'imposition des hausses tarifaires adoptée par les armateurs.

Selon l'étude ELAA, cette croissance a été particulièrement forte sur le marché asiatique (+20%, export et import), suivi par le marché de l'Amérique du Nord (+10% pour l'export européen et 14% pour l'import) et le secteur Inde/Moyen-Orient (12% et 17%). Les échanges intra-européens ont augmenté par rapport au premier trimestre 2009 de 23% dans le sens Nord-Sud et de 11% dans le sens Sud-Nord. Le seul segment de marché en recul est le secteur Océanie, qui a connu une chute de 19% à

⁵ Données: Journal de la Marine Marchande

⁶ Les pertes du secteur en 2009 s'élèvent globalement à 15 Mds\$. Les armateurs évaluent autour de 30 % la perte de revenus par conteneur.

l'import. Le marché de l'Afrique subsaharienne s'est confirmé le secteur le moins exposé aux fluctuations (+4,6% dans le sens Nord-Sud et 8,2% dans le sens Sud-Nord). Malgré cette reprise, la question de l'avenir du secteur sur le moyen terme reste ouverte. Les incertitudes concernent l'évolution de la demande à l'issue du pic estival.

Selon la Deutsche Shipping (division maritime de la Deutsche Bank), le fret maritime restera pénalisé par d'importantes surcapacités du fait des livraisons de navires qui avaient été commandés avant la crise⁷. L'offre de transport reste ainsi déséquilibrée, avec 8-9% de la flotte mondiale de porte-conteneurs actuellement désarmée et des livraisons qui représentent environ 47% des navires en commande⁸. Les armements auront des difficultés à couvrir leurs coûts d'exploitation et les remboursements de leurs prêts. Ainsi, même si les trafics devraient augmenter de 8% à 9%, cette hausse sera probablement laminée par les livraisons des navires neufs. Enfin, comme le souligne Jean-Bernard Raoust, pdg de BRS, « *les reports de livraison ne font que retarder le problème de la surcapacité, car il reste toujours à absorber 40% de la flotte existante dans les trois prochaines années et [...] ces navires vont longtemps peser sur le retour des équilibres* ». Par conséquent, la reprise attendue cette année reste, malgré les évolutions des indices, plutôt fragile.

La situation économique de CMA-CGM

2009 : Le groupe français a présenté en mai les résultats financiers de l'année 2009. Avec un chiffre d'affaire de 7,6 Mds d'€, CMA CGM a enregistré une baisse de 30,5% par rapport à 2008. L'EBIDTA (résultat avant impôts et taxes) est passé de 857 M€ à une perte de 480 M€, soit une baisse de -156%. Ces résultats sont à mettre en relation avec une perte de 9% du volume transporté au cours de l'année (7,8 MEVP)⁹ et la diminution des taux de fret sur les principales routes est-ouest. La compagnie prévoit qu'il faudra quelques années pour pouvoir couvrir totalement ces pertes.

2010 : Toutefois, les premiers mois de 2010 ont été marqués par une amélioration de la situation économique-financière du groupe. La dette a reculé et elle devrait se stabiliser – selon la compagnie – au cours du 2ème semestre 2010, malgré les investissements prévus. Au premier trimestre, CMA CGA a dégagé un bénéfice de 270 M\$ pour un chiffre d'affaires de 3,2 Mds \$ (+30% par rapport aux trois premiers mois de 2009). Les trafics ont recommencé à croître: de début janvier à fin mars, les volumes transportés ont été de 2,1 MEVP, en progression de 22% par rapport au 1er trimestre 2009 et de 4% par rapport au premier trimestre 2008, avant la crise. Bénéficiant des effets cumulés de la reprise des échanges mondiaux et des mesures de rationalisation mises en place l'an dernier, le groupe s'attend à réaliser, cette année, un EBITDA de 1,8 Mds\$.

Restructuration financière. Ce contexte de reprise rend CMA plus intéressante pour les investisseurs et lui donne plus de pouvoir dans les négociations. En effet, la restructuration financière du groupe et l'entrée de nouveaux acteurs au capital sont toujours en cours et restent la priorité pour 2010. Concernant l'identité des candidats à l'entrée au capital, Philippe Soulié, Directeur Général du groupe, avait annoncé à la presse en mai que des discussions étaient en cours avec le fonds souverain du Qatar, Butler Capital Partners et Apollo, un groupe libanais¹⁰. Intéressé un temps pour investir dans la compagnie, le groupe Louis Dreyfus s'est finalement retiré de la liste des candidats à l'entrée au capital. Au final, deux nouveaux partenaires devraient entrer au capital, dont le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI). Au 1^{er} juillet, le FSI a confirmé être en discussion avec le fonds qatarien (Qatari Holdings) et l'américain Colony Capital. Le futur partenaire du groupe doit apporter de 300 à 500 millions de dollars pour détenir « une participation minoritaire », au dire de la famille Saade¹¹.

Stratégies d'adaptation. Face à la crise, le groupe a mis en place un plan d'économies qui lui a permis de réduire ses coûts de 800 millions de dollars. Ce plan repose sur une rationalisation de la

7 Le Journal des Finances, 05/06/2010

8 12ème Conférence sur les services mondiaux de lignes, Londres. 12/13 avril 2010.

9 À comparer avec la baisse de -12% au niveau mondial, selon les estimations de Drewry.

10 Mer et Marine, 12/05/2010

11 Les Echos, 1^{er} juillet 2010

flotte, des services et des coûts opérationnels. Ainsi, 30 services sur 200 ont été supprimés et la vitesse d'exploitation des navires a été réduite au maximum, en passant à la « super eco speed » (12 à 15 noeuds) là où c'était possible. En outre, l'augmentation de la taille et du nombre de navires permettra, selon le groupe, d'accroître de 10% la capacité du service et, par conséquent, d'améliorer sa rentabilité. Globalement, les économies seraient de l'ordre de 30%. En parallèle, dans une optique de partage du risque, CMA CGM a signé des accords de partenariat avec différentes compagnies maritimes ainsi qu'avec les opérateurs de terminaux afin de tenir compte des baisses de volumes.

Au niveau de la flotte, on enregistre une diminution des unités exploitées, puisque l'armement n'a pas renouvelé l'affrètement d'une partie des navires arrivant en fin de charte. La flotte est ainsi passée de 395 navires (dont 98 en propriété) en 2008 à 352 navires (dont 85 en propriété) au 31 décembre 2009. Cette tendance à la réduction a également concerné les constructions neuves. Sur les 42 nouveaux porte-conteneurs en commande fin 2009, 12 ont été annulées parmi les petits/moyens navires qui présentent moins d'atout en termes d'économies d'échelles. Les négociations avec les chantiers ont aussi permis de retarder la livraison d'autres unités. Au total, en 2010, dix porte-conteneurs devraient entrer en flotte, dont quatre géants de 13.800 EVP identiques au CMA CGM Christophe Colomb.

2.2 Transport de vracs secs

L'optimisme qui avait gagné le secteur au début de 2009 s'est révélé injustifié déjà au cours du semestre suivant. Les six premiers mois de 2010 ont confirmé le constat d'un marché très volatil et étroitement lié aux arbitrages de la Chine selon l'évolution des cours mondiaux du minerai¹².

L'indice du fret maritime des denrées sèches, le Baltic Dry Index (BDI), est l'un des indicateurs d'analyse et de prévision les plus fiables de la conjoncture industrielle mondiale et, plus précisément, de l'évolution de la demande des ressources naturelles. Depuis le début 2009, l'indicateur des cours du vrac sec connaît des fortes oscillations. Les tarifs se sont redressés au cours des premiers mois de 2010 sous l'effet de massives importations chinoises de minerai de fer et de charbon combinées au retour sur le marché des sidérurgistes japonais et européens. Ensuite, ils ont chutés brusquement à partir du mois de mai. En seulement un mois, en juin 2010, les taux de fret ont baissé de plus de 42 % par rapport au mois précédent (fig. 4) et sont revenus à leurs niveaux d'indice d'août 2008. Après une période de forte volatilité, on assiste depuis un mois à la série continue de baisses la plus longue depuis août 2005. Cette baisse des prix du transport maritime de vracs est à mettre en relation, pour partie, avec le ralentissement de l'activité en raison des vacances chinoises. Le Baltic Panamax Index (Bpi) a également accentué son repli, alors qu'il avait atteint le 20 mai un pic depuis septembre 2009.

12 Dans le numéro précédent de cette note d'analyse de la conjoncture (Décembre 2009) on a expliqué que la flotte de *capsize* (la classe des vraquiers de grande taille ne pouvant pas transiter par Suez) est celle qui transporte le plus gros des flux de charbon et de minerais sur de longues distances à travers le monde. Leur fret habituel sont le minerai de fer au départ d'Australie et du Brésil vers la Chine, le Japon, la Corée et l'Europe et le charbon d'Australie, d'Indonésie ou d'Afrique du Sud sur les mêmes destinations. Depuis quelques années, la Chine a pris le premier rôle sur ces marchés et les soubresauts de son approvisionnement en minerais sont désormais le facteur déterminant pour le segment de marché des *capsize*. C'est cela qui explique que le taux d'affrètement d'un *capsize* ait pu exploser à 230 000\$ par jour en juin 2008 pour retomber à 2800\$ en décembre 2008 et revenir à 30 000\$ en mai 2009...

Figure 4 – Taux du fret maritime des denrées sèches



De la même manière, l'indice d'affrètement des vraquiers a stagné sur les 4 premiers mois de l'année pour chuter drastiquement dès fin mai 2010 (fig. 1). A cette instabilité de court terme sur le marché des vracs secs, s'ajoute en outre un risque d'instabilité plus à moyen/long terme déterminé par les commandes. En effet, malgré des livraisons importantes durant le 1^{er} trimestre de l'année 2010, le carnet des commandes est toujours important et les futures livraisons constituent un facteur d'incertitude élevée pour le marché. Les constructions neuves en cours – qui se concentrent sur les navires de grande taille – représentent près de 50% de la capacité actuelle. L'entrée en flotte des nouvelles unités pourrait générer une surcapacité et une chute supplémentaire des taux de fret.

En France, la division Vrac de BOURBON, Sétif-Saget, face aux évolutions prévisibles de sa flotte (4 entrées au 1^{er} trimestre et 2 sorties + 2 nouveaux navires type Supramax de 58.000 tpl qui devraient être consignés d'ici la fin de l'année), a décidé de céder l'intégralité de sa flotte de vraquiers, à l'exception du cimentier Endeavour, exploité pour le compte de Lafarge. Ce choix a été pris malgré une progression de 29% sur son chiffre d'affaires au cours du 1^{er} semestre 2010 (par rapport au 1^{er} trimestre 2009). La vente des 16 autres navires de sa flotte, prévue pour être effective dès cette année, devrait rapporter 500 M€ et permettre ainsi de financer le plan Horizon 2015, dans lequel le groupe a dévoilé fin juin sa stratégie focalisée sur le développement de l'offshore.

2.3 Transport pétrolier et de gaz

Pétrole

Le secteur pétrolier est sûrement celui qui a le moins bénéficié de la reprise mondiale. En effet, même si la demande pétrolière n'a pas cessé de croître depuis le dernier trimestre 2009, les bénéfices économiques ont été faibles en raison de la situation de forte surcapacité dans laquelle se retrouve le secteur du transport de pétrole. Cette situation est censée perdurer dans les mois à venir, en raison de l'arrivée en masse des nouvelles commandes. Par conséquent, le marché des frets a du mal à se redresser.

Sur la période, les frets pétroliers se sont montrés plutôt volatils. L'indice Baltic Dirty Tanker

Index (Bdti) s'est légèrement redressé mi-juin, après avoir plongé la semaine précédente jusqu'à 890 points, un plus bas depuis début mars 2010. L'indice restait néanmoins loin de son pic du mois de janvier, à 1.216 points, un plus haut depuis décembre 2008. Il est à nouveau chuté fin juin. L'indice Baltic Clean Tanker Index (Bcti) s'est redressé en fin de période. Après avoir touché un creux jusqu'à 634 points au début du mois, son niveau le plus bas depuis le 24 décembre 2009, il a terminé à 685 points à la fin du mois. Le 11 janvier, l'indice avait atteint 902 points, un plus haut depuis Noël 2008.

Figure 5 – Taux des frets pétroliers



Les taux d'affrètement des navires pétroliers ont connu une évolution contrastée selon le type de navire, en raison notamment des zones géographiques d'utilisation de chaque catégorie de navire et des spécificités d'exploitation de chaque classe. Ainsi, les taux de fret des VLCC et des Suezmax, principalement utilisés sur les routes Golfe Persique – Asie, ont profité de la reprise économique chinoise et connu une croissance, alors que les taux de fret des Aframax, qui opèrent en Mer du Nord et en Méditerranée, souffrent de la situation économique européenne et ont connu une baisse.

Le secteur est fortement concerné par la démolition. La situation de forte surcapacité, les restrictions d'usage pour les anciens navires à simple coque ainsi que la hausse des prix des soutes contribuent à cette tendance. En effet, la démolition semble la seule issue possible pour contrer l'effondrement des taux, les possibilités de conversion des pétroliers en d'autres catégories de navire restant limitées du fait des carnets de commande sur les autres marchés.

En France, le secteur est particulièrement soumis au risque d'importantes sorties de flotte. En effet, la baisse de la capacité de raffinage française¹³ réduit l'obligation de transports d'hydrocarbures sous pavillon national et peut être potentiellement à l'origine d'une sortie de gros pétroliers type VLCC¹⁴. A cela s'ajoute le risque toujours présent d'un retour des navires sous gestion des sociétés mères, puisque aujourd'hui un seul armement (SOCATRA) est détenu par des capitaux français. Les compagnies FOUQUET SACOP et PETROMARINE ont été rachetées par le belge SEA INVEST qui

13 La France compte aujourd'hui 12 raffineries contre 20 il y a à trente ans. La fermeture de la raffinerie de Dunkerque cette année est exemplaire de la tendance négative en cours en Europe. Cette évolution est le résultat, d'un côté, d'une baisse de la consommation de produits pétroliers ces dernières années en Europe et, de l'autre, d'une baisse de la demande des pays traditionnellement acheteurs, comme la Chine et l'Inde, qui ont désormais développé leurs propres capacités de raffinage.

14 La loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier impose aux possesseurs de raffineries sur le territoire métropolitain d'affréter au moins un navire afin de couvrir l'obligation de transport leur ayant été signifiée.

est en train de les fusionner en une nouvelle entité, SEA TANKERS. Enfin Broström France SAS, filiale française du groupe suédois Broström, a été rachetée par le danois A.P. Moller-Maersk.

En 2009, 14 VLCC sous charte ont été utilisés sous pavillon français dans le cadre de l'obligation de transport introduite par la loi du 31/12/1992. Ils ne seront plus que 10 sous charte en 2010, du fait de la baisse de production des raffineries françaises (-20% en moyenne). Ce repli n'entraîne pas obligatoirement une sortie de flotte des 4 navires excédants, mais ces derniers deviennent susceptibles de quitter à tout instant le pavillon français, d'autant plus qu'aucun armateur opérant ce type d'unité sous pavillon français n'est de nationalité française. Ces 4 VLCC totalisent 1,2 M Tpl.

La situation des navires transporteurs de produits raffinés est un peu différente. Une part importante de ces navires a été financée par le biais d'un GIE fiscal lorsque ces derniers étaient la propriété d'un armement français. Aujourd'hui, comme on l'a vu, SOCATRA reste le seul armement détenu par des capitaux français. Les armateurs regroupent 34 navires sous pavillon français, dont 15 peuvent quitter la flotte à tout instant en raison de l'arrivée à échéance de leur engagement sous GIE fiscal. Ces 15 unités totalisent près de 410 000 Tpl (dont 330 000 Tpl pour Broström).

Gaz

La France dispose, dans le domaine du transport de gaz liquéfiés, de deux grands armateurs de niveau mondial: GDF Suez, en ce qui concerne le transport de gaz naturel (GNL), et Géogas pour les gaz de pétrole (GPL).

La flotte de GDF Suez s'élève à 16 méthaniers (bientôt 17) en propriété ou affrétés, ce qui la place au 7ème rang mondial. Les quatre navires sous pavillon français sont armés par Gazocéan, filiale de GDF Suez à 80% et de NYK (Japon) à 20%. En avril, la direction de Gazocéan a annoncé le désarmement (prévu pour mi-2011) du méthanier Tellier, en service depuis 37 ans. La sortie de flotte du Tellier, dernier méthanier – depuis la sortie de flotte du Descartes – au premier registre, va entraîner le licenciement de son équipage français. À cela s'ajoute la décision de la direction de supprimer les postes de maîtrise occupés par des personnels français sur les navires GDF Suez Global Energy, Provalys et Gazelys. Immatriculés au RIF, les trois méthaniers emploient des officiers, ainsi que du personnel d'exécution français, soit 30 postes au total. Cet effectif avait permis de compenser le désarmement du Descartes, vendu à l'été 2007 par Gaz de France. Ces réductions de personnel vont concerner environ 60 postes. Le syndicat CFDT demande à GDF Suez d'armer deux autres navires de sa flotte sous pavillon français.

2.4 Transport roulier

La flotte française de rouliers compte 25 unités et subit fortement l'impact de la situation de crise économique. En général, les armements sous contrats d'affrètement à long terme sont moins exposés à la conjoncture, comme c'est le cas pour la Compagnie nantaise de navigation (5 navires sous contrat avec l'Armée et Ariane Espace) et le consortium Louis Dreyfus Armateurs – Höegh (3 navires sous contrat pour Airbus Industrie, dont 2 spécialement conçus pour le transport de voitures). Néanmoins, la crise automobile de 2009 et la suspension du contrat d'avions ravitailleurs entre Airbus et l'armée américaine ont pesé lourd pour ce consortium. Logiquement, les navires les plus exposés à la concurrence ce sont les rouliers exploités sur des lignes régulières, comme c'est le cas pour Delmas (filiale de CMA CGM), qui est concurrencé par l'armement italien Grimaldi et d'autres opérateurs européens.

2.5 Activités offshore

Face à l'épuisement des réserves terrestres, le secteur offshore est un secteur en pleine expansion

dans plusieurs régions du monde. Le niveau de spécialisation technologique nécessaire à l'exploitation offshore constitue une sorte de barrière à l'entrée sur le marché de nouveaux exploitants. Ainsi, seulement les grands groupes pétroliers sont en mesure de rester sur le marché et on assiste depuis quelques années à un phénomène de concentration qui a réduit à 5 les acteurs en présence (Exxon-Mobil, BP, Shell, Total et Chevron-Texaco). À l'échelle mondiale, 20% des réserves de pétrole sont sous-marines. Selon l'Institut français du pétrole (IFP), en 2008, l'offshore a fourni 30 % de la production de pétrole, soit 25,2 millions de barils par jour, dont 3,2 millions extraits en offshore très profond (> 1 000 m).

Malgré la forte expansion de cette activité, l'ensemble du secteur du forage profond traverse une phase critique et d'hésitation depuis l'accident du 20 avril 2010 à la Deepwater horizon. Tout d'abord, parce que trois pays ont introduit des moratoires sur les forages en grande profondeur : les États-Unis (6 mois), le Royaume Uni depuis le 7 juin et la Norvège, qui a introduit une mesure momentanée de moratoire dans l'attente de connaître les causes de l'accident du golfe du Mexique. Ensuite, parce que les conséquences directes de cet accident viennent (temporairement ?) bousculer les perspectives économiques du secteur.

En effet, malgré les coûts élevés, les perspectives à moyen et long-terme de l'offshore profond sont solides pour la plupart des analystes, puisque l'utilisation de cette ressource semble inévitable. Le déclin de la production terrestre accélère de 4-6% par an et les pays de l'OPEP ont décidé de limiter leur production, alors que la demande énergétique est tirée par la croissance des pays émergents et que les énergies renouvelables ne sont pas prêtes à prendre le relais. Malgré ces prévisions, le bilan pour les entreprises de l'explosion de la plateforme Deepwater Horizon est déjà négatif. BP a perdu près d'un tiers de sa capitalisation boursière. Aux milliards de dollars envolés s'ajoute la facture totale de la marée noire. Ces évolutions font douter certains observateurs de la pérennité de l'entreprise. Les différents groupes pétroliers et parapétroliers sont conscients du fait qu'ils devront assumer ensemble les conséquences de cette catastrophe, qui se traduiront par un renforcement des procédures de sécurité et un alourdissement, donc, des dépenses d'exploration. Il est encore tôt pour essayer de chiffrer l'impact pour les opérateurs, mais il est probable que les coûts des nouveaux projets augmentera sensiblement à l'avenir.

En France, le groupe BOURBON, très actifs dans les services parapétroliers offshore, a annoncé fin juin 2010 son nouveau plan stratégique (plan Horizon 2015), dans lequel il dévoile son ambition de devenir, d'ici 5 ans, leader mondial des services à l'offshore pétrolier et gazier. Pour cela, le groupe maritime français va poursuivre l'accroissement de sa flotte, qui comptait 357 navires au 31 décembre 2009, en prévoyant d'exploiter 600 navires offshore en 2015. Dans ce cadre, BOURBON a lancé une nouvelle vague de commandes (80 Supply et 64 crew-boats), notamment au chantier chinois Sinopacific. Afin de financer le plan Horizon 2015, le groupe a décidé de céder l'intégralité de sa flotte de vraquiers (16 vraquiers détenus en propre), à l'exception du cimentier Endeavour, exploité pour le compte de Lafarge. Sur les 7 dernières années, le taux de croissance moyen de la division offshore du groupe a été de 28% par an. Sur 2011-2015, le plan Horizon 2015 table sur une croissance moyenne de 17% par an.

2.6 Le secteur transmanche

En 2009, 3,3 millions de camions ont traversé la Manche tous modes confondus. Cela représente une baisse de 15% du volume des trafics, qui a néanmoins épargné les trafics poids lourds du détroit, dans les ports de Calais et de Douvres. Ici, le tassement a été à peine perceptible (-0,3 %).

Ainsi, le principal acteur du détroit, P&O Ferries (filiale du groupe Dubaï World qui opère sept navires, dont deux frégates, et propose la plus forte fréquence entre le continent et la Grande-Bretagne) a connu une croissance de 7%.

Par contre, entre Dunkerque et Douvres, Norfolkline (trois navires) a enregistré un repli de 5%.

Concernant les compagnies françaises, Brittany Ferries a vu son chiffre d'affaires se contracter de

11% par rapport à 2008, en terminant l'année légèrement dans le rouge. Néanmoins, alors que le trafic passagers global (ferries et tunnel) a reculé de 8,5%, Brittany Ferries a limité sa baisse à 5,2%. En revanche, elle a enregistré une décreue du fret plus importante (17% contre 16% sur le marché global). La nouvelle stratégie de la compagnie repose sur une rationalisation de la flotte sur le Transmanche et se réoriente sur la desserte de l'Espagne, première destination de vacances des britanniques, qui doit permettre à la compagnie d'accroître l'exploitation de ses navires¹⁵. Malgré cela, BAI a décidé de désarmer un navire (Barfleur). Confrontée à des tensions sociales presque toute l'année, SeaFrance, la compagnie transmanche de la SNCF, a perdu 11% de ses trafics et sa flotte a été ramenée à 4 navires, dont un frêteur.

La baisse du trafic poids lourds transmanche s'est néanmoins concentrée sur les navettes Eurotunnel, qui ont traité 770 000 PL, soit une baisse en volume de 39%. Toutefois, une partie importante de cette situation est imputable à la réduction de capacité du tunnel sur les 12 mois suivant l'incendie de septembre 2008. On peut constater qu'en effet, avec le retour à la normale de son service, le lien fixe a récupéré 12% de trafic fret par rapport au quatrième trimestre 2009. Dans l'objectif déclaré de reconquérir la part de marché de 38% qu'il avait avant l'incendie, Eurotunnel annonce une montée en charge de la capacité du tunnel jusqu'à 5/6 départs par heure dans chaque sens (contre 3/4 actuellement). Dans une situation de stagnation de la demande globale, il est probable que les compagnies maritimes seront soumise à une forte concurrence dans les mois à venir. La probable tension sur les prix exercée par la nouvelle offre d'Eurotunnel sera plus difficile à supporter chez SeaFrance, dont la santé financière est déjà précaire, que chez ses concurrents P&O, Norfolkline¹⁶, BAI et LDL.

SeaFrance

SeaFrance, filiale à 100% de la SNCF est la seule compagnie maritime française présente sur le Détroit (Calais-Douvres). Le retournement du marché maritime Transmanche (baisse du trafic), des facteurs externes et internes (difficultés d'organisation et de trésorerie) ont fragilisé SeaFrance dès 2008. C'est dans ce contexte que sont venus s'inscrire les effets de la crise économique en 2009. L'ensemble de ces facteurs a conduit à une restructuration de la compagnie, mais la forte opposition syndicale a compromis la mise en œuvre rapide d'un plan de restructuration. Le sur-effectif, évalué initialement à 576, a été ramené à 482 personnes à la fin de la médiation fin décembre 2009. Dans la première phase du plan (février/avril 2010), la réduction d'effectifs s'est d'abord basée sur un appel au volontariat. Fin avril, SeaFrance enregistrait 200 départs volontaires.

Dans le but de renégocier les accords signés en décembre 2009, le syndicat CFDT Marins a déclenché une grève du 2 avril au 7 avril 2010 qui a bloqué à quai 3 bateaux et généré 2 M€ de pertes supplémentaires. Suite à la perte importante de chiffre d'affaire lors du week-end pascal, le conseil de surveillance extraordinaire réuni le 7/04/2010 a décidé de saisir le Tribunal de Commerce de Paris, qui a placé le 16 avril l'entreprise en procédure de sauvegarde jusqu'au 15 septembre 2010. Selon la direction, cette procédure ne peut que conduire à un durcissement du PSE. À noter que le plan de 482 suppressions de poste représentait une réduction d'effectif de 30 %, soit déjà un ratio élevé pour un PSE. Or, le projet actuel de 725 suppressions de poste représenterait une réduction de 45 %. Le tribunal de commerce de Paris a placé SeaFrance, à la demande de la direction, en redressement judiciaire le 30 juin 2010

15 5 allers-retours par semaine sont proposés en 2010 entre Santander, Plymouth, Poole et Portsmouth, contre 3 rotations en 2009.

16 Norfolkline devrait pouvoir compter sur son nouvel actionnaire DFDS, leader du short sea en Europe du Nord, qui vient de reprendre la compagnie à AP Moller Maersk.

2.7 La desserte maritime de la Corse

L'intensification de la concurrence sur les lignes corses de la part de navires battant pavillon italien (Moby-line opère aux cotés de Corsica-ferries depuis avril 2010) est à l'origine de nombreux conflits sociaux chez les 2 compagnies délégataires du service public (SNCM et CMN).

Pour répondre aux tensions sociales provoquées par l'ouverture d'une ligne Toulon-Corse par la Moby-line le 1^{er} avril et aux menaces de grèves des délégataires du service public de desserte de la Corse, les ministres JL BORLOO et D BUSSEREAU ont demandé à Charles REVET, sénateur de la Seine Maritime, d'examiner le dispositif mis en place pour assurer la continuité territoriale.

Le rapport remis aux ministres le 19 mai comprend deux grands types de propositions. Un certain nombre relèvent exclusivement de la compétence de la Collectivité territoriale de Corse comme le périmètre de la DSP ou le régime des aides à caractère social. D'autres, sont des mesures qui relèvent de l'action de l'État et en particulier du MEEDDM comme la modification du décret de 1999 sur les conditions de l'État d'accueil. Ces dernières doivent être étudiées et mises en œuvre, notamment dans le cadre des engagements du Grenelle de la Mer. Elles peuvent être lancées rapidement de façon à être pleinement opérationnelles pour la prochaine DSP corse qui démarrera en 2013.

3. CONCLUSIONS

Globalement, en France, le secteur du transport de marchandises a subi un recul de 15% des tonnages au kilomètre en 2009. Après la chute du trafic, les premiers mois de 2010 ont montré une remontée graduelle des tonnages, mais l'avenir reste incertain pour ce secteur qui très fortement dépendant de la conjoncture économique. En particulier, dans le secteur maritime, la reprise de l'activité économique a permis un répit aux différents segments de cette industrie, mais le problème de la surcapacité persiste et rend incertaine toute prévision quant à la capacité des compagnies à faire face à un éventuel nouveau repli de la demande et à la réaction des banques et des marchés financiers, desquels dépend fortement le secteur maritime.

Une réorganisation de la géographie mondiale de l'industrie maritime?

La situation économique est délicate pour un grand nombre d'armateurs occidentaux. En effet, la forte volatilité des taux de fret a perturbé la trésorerie des compagnies et est venue aggraver une situation dans laquelle les commandes importantes de navires achetés à des prix très élevés ont fortement impacté les comptes des armateurs. Selon Jean-Bernard Raoust, Pdg de BRS, dans ce contexte, le grand gagnant est la Chine, qui a pu profiter de cette situation pour acheter des navires d'occasion à des prix profitables. Le Rapport 2010 de BRS souligne ainsi que la crise a eu comme effet « d'accélérer le basculement du centre de gravité mondial vers l'Asie, mouvement irréversible qui va réduire la puissance maritime des pays occidentaux ». Les équilibres internes au secteur maritime sont en train de muter à l'échelle mondiale, avec un impact probable sur la géographie des puissances maritimes. Les prévisions pour les mois à venir misent sur une forte volatilité des marchés maritimes qui offrira des opportunités importantes à ceux qui ont les moyens de les saisir, mais qui rendra plus difficile la reprise pour les compagnies en difficulté.

Un contexte de moins en moins favorable au report modal

Les incertitudes quant aux évolutions du secteur ne relèvent pas uniquement de la conjoncture économique, mais également de l'intensification de la concurrence et de la prise en compte des défis environnementaux auxquels les différents modes de transport seront appelés à répondre.

Or, en 2009, c'est le fret ferroviaire qui a payé le plus lourd tribut à la conjoncture (-19,6 % en

tonnes par kilomètre), suivi du transport routier (-14 %), alors que la contraction des tonnages traités dans les ports français a été moins violente, bien que forte (-10,3 %). Les difficultés particulières dans lesquelles se trouve le secteur routier, pour lequel la sortie de crise s'annonce longue, auront probablement un impact sur une politique de report modal de plus en plus difficile. En France, l'éco-taxe poids lourds, initialement prévue pour 2010, a été reportée à 2011 puis à la mi-2012. Après l'annulation cet hiver de la taxe carbone que la France souhaitait introduire pour les transports routiers, en juin la Commission européenne a repoussé sine die le lancement d'un projet de taxe carbone dans l'UE.