

## RAPPORTS

Direction générale  
des Infrastructures  
des Transports  
et de la Mer

Direction  
des Affaires  
maritimes

Mission  
de la Flotte  
de commerce

Janvier 2013

# Analyse de la conjoncture économique : le transport maritime

2<sup>e</sup> semestre 2012



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'énergie

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

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

**CONTACTS :**  
**Adam KAPELLA**  
**Murielle MORVAN**

**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](mailto:adam.kapella@developpement-durable.gouv.fr)  
[murielle.morvan@developpement-durable.gouv.fr](mailto:murielle.morvan@developpement-durable.gouv.fr)

# *Analyse de la conjoncture économique : le transport maritime*

*2<sup>e</sup> semestre 2012*



## 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

<b>Éditorial</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Contexte global</b> .....	<b>9</b>
1.1 Situation économique globale .....	9
1.2 Situation économique européenne et française .....	10
1.3 Situation économique globale du secteur du shipping .....	11
<b>2. Éléments de conjoncture par secteur de transport</b> .....	<b>13</b>
2.1 Transport de conteneurs .....	13
2.2 Transport de vrac secs .....	16
2.3 Transport pétrolier et de gaz .....	18
2.4 Transport maritime de courte distance .....	19
2.5 Les activités de service .....	22
<b>3. Analyse des secteurs de l'assurance maritime et du financement</b> ....	<b>25</b>
3.1 Secteur de l'assurance .....	25
3.2 Secteur du financement .....	26
<b>4. Conclusion</b> .....	<b>28</b>





## Éditorial

Le ralentissement économique plus marqué dans une Europe entrée en récession entretient l'atonie des échanges internationaux que les économies émergentes ne parviennent pas à redresser.

Dans ce contexte, les surcapacités du transport maritime constatées ces dernières années ont toujours du mal à se résorber pour les porte-conteneurs, vraquiers et tankers. Le marché de la construction a poursuivi son expansion tout au long de l'année car il reste soutenu pas la baisse du prix des navires dans un certain nombre de secteurs (les prix des vraquiers ont baissé de plus de 40 % par rapport au pic de 2008).

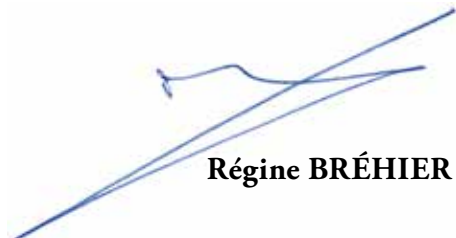
Dans ces conditions, il est difficile pour les compagnies de compenser la baisse des taux de fret ; elles adaptent leur activité dans des marges toujours plus étroites. Le secteur du *deep sea*, exposé aux évolutions de la conjoncture mondiale, a essuyé les baisses des taux de fret les plus spectaculaires (vraquiers et tankers).

Pour le *short sea*, la compétition que se livrent les compagnies sur les secteurs du Détroit, de la Manche ou en Méditerranée s'est également traduite par des politiques de réduction des coûts.

La vitalité du secteur des flottes de service se confirme. Leurs performances s'appuient sur des investissements dans des équipements à haute valeur ajoutée et la qualité des formations des marins professionnels. Dans une économie très concurrentielle, ces stratégies parviennent à convaincre les investisseurs.

L'accent mis sur le financement du *shipping* dans cette note de conjoncture rappelle que le transport maritime s'inscrit dans une chaîne de valeur très complète qu'il importe de préserver dans sa cohérence et ses savoir-faire pour renouer le jour venu avec la croissance.

La Directrice des Affaires maritimes



Régine BRÉHIER



# 1. Contexte global

## 1.1 Situation économique globale

Le second semestre 2012 a été marqué par une contraction des indicateurs de l'activité économique. Le ralentissement qui touchait les pays avancés a atteint également les pays émergents. Les estimations du Fonds Monétaire International (FMI) mettent en relief l'affaiblissement continu du taux de croissance mondial (3,2 % pour l'ensemble de l'année 2012). La mise en place du Mécanisme de Stabilité et de Coopération pour la zone euro a dissipé les doutes sur la viabilité de la monnaie européenne et la gouvernance de la zone euro d'une part, d'autre part les perspectives de récession liées à la falaise fiscale américaine (*fiscal cliff*) se sont également éloignées avec l'accord obtenu le 1<sup>er</sup> janvier 2013 au Congrès. La levée des incertitudes qui affectaient fortement le climat des affaires en 2012 pourrait consolider les projections du FMI sur la croissance de 2013 (+3,5 %).

Les politiques de désendettement ont continué de peser sur la croissance de l'Union européenne (- 0,7 % pour le dernier trimestre 2012). L'austérité jouerait un rôle pro-cyclique et la fragilité des établissements financiers n'en finit pas d'alimenter les inquiétudes des investisseurs. L'Espagne a enregistré une dégradation de sa note (BBB-) au même titre que ses établissements bancaires.

Ces difficultés ont fragilisé les résultats de l'ensemble des pays avancés (+0,9 % au dernier trimestre). Avec une politique monétaire expansionniste, les États-Unis ont pu maintenir un taux annuel de 2,3 % sans dissiper totalement les craintes suscitées par un niveau d'endettement record, le poids des pensions et les échéances budgétaires politiquement disputées comme le vote du plafond de la dette (*debt ceiling*). L'impact du cyclone Sandy (-0,1 % du PIB américain au dernier trimestre 2012) resterait ponctuel d'après les analystes.

Les pays émergents restent tributaires du ralentissement des économies avancées qui a affecté leurs exportations même si le trafic Sud-Sud prend une part toujours plus importante du commerce international. Leurs politiques économiques se sont efforcées de réduire cette dépendance en stimulant la demande intérieure (augmentations des salaires et développement des systèmes de sécurité sociale pour lever les obstacles traditionnels qui poussaient les Chinois à épargner au détriment de leur consommation). La demande en produits de base a cependant été mécaniquement impactée : les restrictions de crédit en Chine comme les anticipations négatives des entreprises indiennes n'ont pas permis de relancer suffisamment leur consommation. Ainsi, les dernières projections du FMI pour les pays émergents révéleraient une stabilisation de la croissance autour de 5,5 % pour 2013.

La Chine a continué de jouer son rôle moteur avec un taux de croissance situé à 7,8 % et la consommation interne n'a progressé que légèrement. Après une décennie de forte croissance, la dégradation de la situation indienne observée en 2012 (+4,5 %) a pesé également sur le second semestre. Au Brésil, la contraction de la croissance expliquée en partie par une chute des exportations en raison de l'appréciation du *real* a été encore plus sévère : l'année 2012 restera la plus faible de la décennie (+1 %). Les perspectives de croissance au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ont encore été hypothéquées par l'instabilité géopolitique, la fragilité des nouveaux régimes, l'aggravation de la crise syrienne et les menaces terroristes pesant sur les États sahéliens.

Avec les solutions bancaires et budgétaires trouvées de part et d'autre de l'Atlantique, l'assainissement des finances publiques, le désendettement des ménages, l'accès facilité au capital et une réduction des différentiels des taux d'emprunt pour les dettes des États, il est permis d'espérer pour les mois à venir un retour des investisseurs et une reprise plus équilibrée.

## Les échanges commerciaux

Le taux de croissance des échanges internationaux de biens et de services estimé autour de 2,8 % pour l'année 2012 est resté encore très en retrait des taux moyens des 20 dernières années. Si la reprise de la consommation qui semble s'amorcer venait à se confirmer, des analystes ne prévoient qu'une augmentation très progressive des volumes des importations de biens après 2012 : après l'effondrement de 2008 et le rebond observé sous l'effet des politiques publiques de soutien à l'investissement et à la consommation, la convalescence resterait lente. Si les importations des pays émergents ont augmenté encore de 6,1 % et leurs exportations de 3,6 %, la croissance commerciale des pays avancés est restée plus modeste (+1,2 % pour les importations et +2,1 % pour les exportations).

La reprise au ralenti du commerce tenait aussi aux incertitudes qui pesaient sur la confiance des ménages et des investisseurs. Aux États-Unis, la résolution du *fiscal cliff* n'a pas mis un terme définitif aux questions posées par l'alourdissement de la dette. En Europe, les réformes différées sur les sujets de la dette ou sur les systèmes de retraite ont incité les consommateurs à adopter des comportements prudents en différant leurs achats et investissements. Cette prépondérance des marchés occidentaux ne trouve pas encore de dynamique capable de la compenser du côté des économies asiatiques malgré des politiques publiques d'investissement.

À ces entraves s'ajoutaient les risques pesant sur les matières premières, le développement possible des restrictions commerciales et des barrières non tarifaires qui apparaissent aussi bien du côté des puissances asiatiques que des marchés sud-américains.

## 1.2 Situation économique européenne et française

Au second semestre, l'Europe est entrée en récession avec un taux de -0,4 % (et -0,7 % pour le dernier trimestre). Cela a confirmé les inquiétudes suscitées par les politiques de rigueur instaurées dans un grand nombre d'États européens. L'Allemagne, tirée par ses exportations et la cohérence de son offre sur les marchés extérieurs (machines-outils, automobiles), a maintenu une croissance estimée à +0,9 % ; la récession s'est aggravée en Italie (-2,4 % au dernier trimestre 2012) et en Espagne (-1,4 %) où le chômage a atteint des records.

Selon l'INSEE, la croissance française avait encore stagné à 0,1 % au troisième trimestre avant de se contracter de 0,3 % au quatrième : la production et la consommation ont stagné autour de 0 %. Un taux de chômage élevé (qui atteindrait 10,5 % fin 2012 et 10,9 % mi-2013) et un climat des affaires défavorable estimé en décembre 2012 à 87 (en dessous de l'indice 100 qui correspond à la moyenne de longue période), n'ont pas apporté d'éclaircie dans le contexte morose d'une économie en calaminée dans les difficultés du secteur industriel.

La fragilité des indicateurs tient aux effets conjoints de la conjoncture internationale, aux évolutions aléatoires du prix du pétrole et au climat d'incertitude suscité par l'impact fiscal des politiques de redressement des finances publiques. Les perspectives 2013 donnent lieu à des estimations contradictoires et soulignent la faible visibilité des opérateurs.

### 1.3 Situation économique globale du secteur du shipping

Les incertitudes du second semestre et le ralentissement des économies a logiquement touché le secteur du *shipping*. Il était déjà affecté par les problèmes de surcapacité des dernières années quand les commandes de construction neuve étaient encore élevées alors que la crise de 2008 a durablement retourné les tendances.

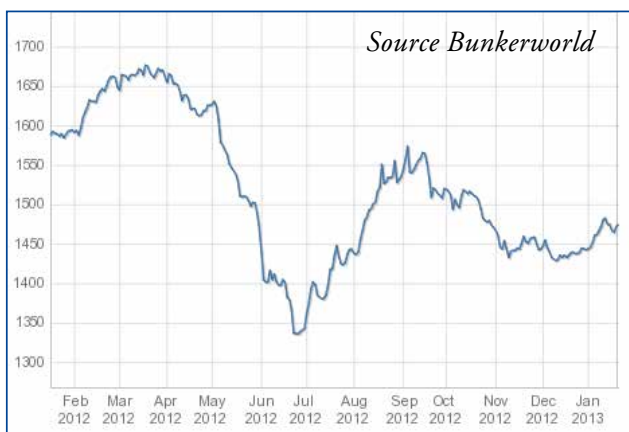
La recherche de l'équilibre entre l'offre en tonnage et la demande en marchandises a incité les acteurs à développer des solutions paramétriques (*slow steaming*), en attendant les effets des mesures plus structurelles (recyclage et démolition des navires). En 2012, l'expansion de la flotte n'a pas amélioré la situation car la flotte de vrac sec a encore augmenté de 70 millions de TPL et la flotte de conteneurs de 1,1 million d'EVP. Les flottes pétrolières ont enregistré des hausses plus modérées (+2 % pour les navires de produits raffinés et +5 % pour la flotte de brut) mais ce sont la restriction du crédit à la construction et la remontée des démolitions qui ont amorcé un rééquilibrage de l'offre face à une demande qui reste variable selon les secteurs d'activité et les régions du globe.

Seules des stratégies de long terme permettent d'attendre le retour d'une conjoncture plus favorable comme dans le cas du vrac sec où les taux de fret ont atteint des planchers depuis 25 ans (le capesize a connu un effondrement du taux de fret au dessous de tous les autres segments). Vers la fin 2012, la demande de minerai a repris sous l'impulsion du vaste programme que la Chine a engagé dans la construction et le renouvellement de ses infrastructures. Cette demande n'a cependant pas suffi à redresser les taux de fret qui sont à peine suffisants pour couvrir les charges d'exploitation mais non les coûts financiers des armateurs.

Sur une tendance de long terme, les demandes chinoise et indienne pourraient se tourner vers le charbon pour la production d'électricité. La stratégie chinoise qui consiste à développer des flottes contrôlées pour sécuriser ses approvisionnements ne favorise pas nécessairement un fonctionnement très ouvert du marché du *shipping* et tend à le maintenir éloigné de son point d'équilibre.

D'autre part, le recentrage des États-Unis et du Canada sur leurs ressources naturelles (gaz naturel, pétroles, sables bitumineux) pourrait avoir à terme un effet négatif sur la demande en transport maritime de produits pétroliers. L'exploitation des gaz de schiste amène les économies à redéfinir leur mix énergétique et le niveau de leurs importations énergétiques. Ces nouvelles ressources sont également partagées par des États traditionnellement importateurs de brut ou de produits raffinés.

Enfin, les coûts du carburant rejaillissent sur le secteur avec des impacts différents selon les situations géopolitiques : les tensions récurrentes au Moyen-Orient (détroit d'Ormuz), les difficultés d'exploitation dues aux infrastructures vieillissantes au Venezuela, la recrudescence de la piraterie dans le golfe de Guinée ou des interruptions techniques de production en mer du Nord ont contribué à une hausse continue du baril tout au long du second semestre (de 97 \$ en juillet à plus de 110 \$ au 31 décembre 2012). Le prix du fioul lourd a connu des évolutions parallèles comme l'indique le tableau ci-dessous.



*Index d'évolution du prix des carburants marins calculé à partir des coûts pondérés d'une sélection de vingt ports d'avitaillement et d'une sélection de carburants.*



## 2. Éléments de conjoncture par secteur de transport

### 2-1 Transport de conteneurs

#### Évolutions récentes sur le marché du transport conteneurisé

Au 31 décembre 2012, les vingt-cinq premiers armateurs mondiaux du transport de la ligne régulière conteneurisée contrôlent 86 % de la flotte globale, soit 1 % de moins qu'au premier semestre 2012. Le classement des grands armements mondiaux établi par *Alphaliner* est resté inchangé au second semestre 2012 à l'exception de l'armement taïwanais *Evergreen Line* qui gagne à nouveau une place et se classe au 4<sup>e</sup> rang devant COSCO et *Hapag-Lloyd* en sixième place. Les trois premiers rangs sont toujours occupés par les trois compagnies européennes qui dominent ce marché : *Maersk Line* avec une flotte de 602 navires pour 2,59 millions d'EVP, MSC avec 460 navires pour 2,24 millions d'EVP, puis CMA-CGM avec 407 navires pour une capacité de 1,39 million d'EVP.

Selon *Alphaliner*, l'armateur taïwanais est celui qui, après *Maersk*, affiche le plus gros carnet de commandes avec 37 porte-conteneurs d'une capacité de 368.424 EVP en construction, soit plus de 51 % de la flotte existante. L'armateur danois conserve une marge d'avance par rapport à MSC avec 30 navires en commande pour une capacité de 429.005 EVP. Il attend cette année la livraison de ses dix-huit porte-conteneurs géants d'une capacité de 18.300 EVP. L'armateur iranien HDS continue de faire partie du classement et ne semble pas avoir été atteint par les sanctions internationales imposées au pays. D'après le cabinet néerlandais d'analyses *Dynamar*, le carnet de commande, qui s'élève fin 2012 à 3,4 millions d'EVP, a baissé de 22,2 % par rapport à janvier 2012. Il représente aujourd'hui 20,2 % de la flotte actuellement en exploitation, soit 27 % de moins qu'il y a un an.

Si l'on compare le classement des vingt-cinq premiers armateurs avec celui de janvier 2012, on observe que la compagnie APL, avec 589.924 EVP a perdu 8 % de sa capacité ; la compagnie chilienne CSAV a vu la sienne diminuer de 32 %. *Hapag-Lloyd* a vu la sienne reculer de 2 % pendant que HDS Lines l'a vu diminuer de 1 % ; *Wan Hai* recule de 4 % et *Zim* de 1 %. Parmi les évolutions remarquables de l'année 2012, on note l'augmentation de capacité sensible de 68 % de *Niledutch* qui est passé en un an de 39.000 à 66.000 EVP avec trente et un navires. L'armateur hollandais spécialisé sur l'Afrique est aujourd'hui classé parmi les 25 premières compagnies d'armement. Autre évolution intéressante, celle de X-Press à la vingt-troisième place qui a réalisé un bond de 42 % avec 83.000 EVP fin 2012 contre 58.000 l'an passé. Cette progression sur la scène du *shipping* illustre également la bonne progression du *feeder*.

Fig. 4 – Les dix premiers armements de ligne régulière

Alphaliner - Top 10: Operated fleets as per 21 January 2013													
Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook				
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2 589 404	602	1 316 235	235	1 273 169	367	49.2%	429 005	49.2%	429 005	30	16.6%
2	Mediterranean Shg Co	2 242 966	460	1 034 845	192	1 208 121	268	53.9%	228 488	53.9%	228 488	20	10.2%
3	CMA CGM Group	1 388 145	407	501 470	86	886 675	321	63.9%	130 144	63.9%	130 144	15	9.4%
4	COSCO Container L.	721 296	163	384 551	103	336 745	60	46.7%	149 330	46.7%	149 330	18	20.7%
5	Evergreen Line	718 284	181	390 927	94	327 357	87	45.6%	368 424	45.6%	368 424	37	51.3%
6	Hapag-Lloyd	630 949	139	316 753	61	314 196	78	49.8%	92 183	49.8%	92 183	7	14.6%
7	APL	589 924	128	241 985	42	347 939	86	59.0%	196 600	59.0%	196 600	19	33.3%
8	Hanjin Shipping	576 280	111	271 580	42	304 700	69	52.9%	173 912	52.9%	173 912	24	30.2%
9	CSCL	562 887	141	406 261	82	156 626	59	27.8%	98 952	27.8%	98 952	12	17.6%
10	MOL	507 430	110	245 178	41	262 252	69	51.7%	87 200	51.7%	87 200	7	17.2%

Source : Alphaliner

## Évolution de la taille des navires et des taux de remplissage des navires

L'augmentation de la flotte enregistrée en 2012 (+1,1 million d'EVP, soit 7,2 % sur l'année) tient en partie à l'arrivée de nouvelles unités de grande taille. Cette politique inscrite dans une tendance générale destinée à réduire les coûts s'est traduite en décembre dernier par l'entrée en flotte du Marco Polo (CMA-CGM), 16.020 EVP, premier d'une série de trois unités. UASC attend à présent avec *Maersk* des unités de 18.000 EVP pour la fin 2013. La taille croissante des navires engendre une compétition accrue des ports disposant de tirant d'eau et de quais capables de les accueillir. En même temps, les évolutions des marchés tendent à privilégier certaines lignes régulières au détriment des autres.

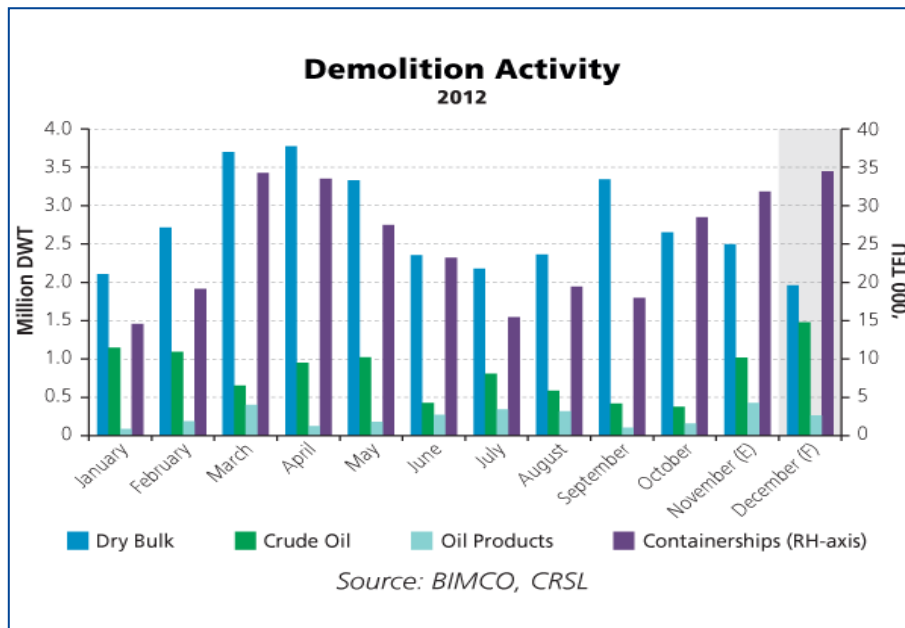
La rationalisation de l'offre est aussi passée par le partage des services pour assurer aux unités un taux de remplissage suffisant sur les principales lignes conteneurisées. Les taux de fret ont connu des évolutions significatives encore marquées en début d'année par une guerre tarifaire très coûteuse pour les armateurs. Les tentatives telles que celle de *Hapag-Lloyd* pour relever les tarifs n'ont pas empêché une rechute aux environs de 1000 \$ par EVP, voire en dessous sur le segment Shanghai-Europe du Nord.

Le *slow steaming*, l'augmentation des tailles, le nombre de navires en *lay up*, ont alors été autant de solutions paramétriques pour équilibrer l'offre de transport face aux variations de la demande qui a connu des évolutions saisonnières prévisibles et subi des baisses de la consommation et des stocks ainsi que la hausse du coût de l'énergie. Les mutualisations et fusions, solutions plus structurelles, ont également été envisagées (ainsi *Hapag Lloyd* et *Hamburg Süd* s'interrogeaient sur la possibilité d'une fusion et de ses modalités).

<sup>1</sup> Lloyd's List du 19/12/12



Une tendance marquante des derniers mois a été la remontée sensible du taux de démolition (300.000 TEU cette année dont 27% pour les unités de tonnage supérieures à 3.000 TEU). Elle permettrait en 2013 de voir l'offre en conteneurs redescendre au niveau d'une demande moins élevée en Asie et encore basse en Europe. Le trafic transpacifique s'est révélé plus prospère qu'attendu de juillet à octobre 2012. Les restrictions d'accès au crédit devraient limiter l'appétit des investisseurs intéressés par les coûts peu élevés de construction et éviter la frénésie qui s'était emparée du secteur en 2007 et 2008.



### Situation des compagnies

Les principales sociétés avaient enregistré des pertes sur le premier semestre : 102M \$ de profit en moins par rapport à 2011 pour l'Allemand *Hapag-Lloyd*, pertes respectives de 198M\$ et 317 M\$ pour les Japonais *NYK Line* et *Mitsui OSK*.

*AP Moller-Maersk* qui avait comptabilisé jusque 306M\$ de perte a bénéficié de l'amélioration des volumes (+5%), des taux de fret (+1,9%) et des coûts unitaires. En limitant la consommation de fuel par conteneur transporté et en réduisant les effectifs du siège, le groupe a pu afficher un résultat de 461 M€ pour 2012 contre une perte de 533 M€ en 2011. Le numéro un danois a cependant indiqué ne plus faire d'investissement important dans son activité de porte-conteneur pour se recentrer sur ses activités pétrolières, de forage et d'infrastructures portuaires.

### Situation de CMA-CGM

Commençant l'année avec une dette de près de cinq milliards de dollars et à la recherche d'un accord avec les créanciers autour d'un plan de restructuration et d'un calendrier de remboursement plus gérable, le groupe a entamé un processus de désendettement.

Dans un contexte très difficile, le groupe a pu se maintenir à flot au troisième trimestre 2012 avec un résultat net de 371 M\$. Outre les achats opportuns de fuel sur des marchés moins chers, le système de gestion des vitesses des navires en fonction du besoin des lignes

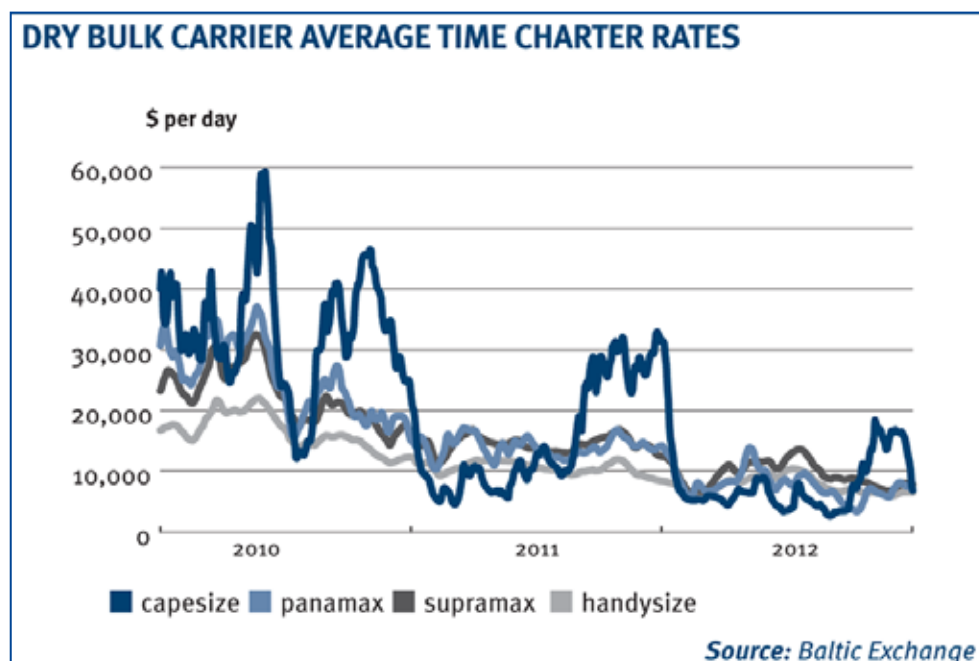
a pu être mis en place. Les dépenses de fuel qui comptent pour un tiers du chiffre d'affaires, ont ainsi diminué de 170 M\$ grâce aux baisses conjuguées de la consommation et des prix sur certains marchés. L'arrivée du Fonds Stratégique d'Investissement a renforcé le bilan du groupe avec 150 M\$. Le groupe s'est également engagé dans la cession d'actifs non-stratégiques en partenariat avec *CMH International* (opérateur portuaire chinois).

La courbe d'endettement s'est inversée avec un encours de 4,66 milliards de dollars en septembre pour 4,25 milliards de dollars de fonds propres. Comme les banques se sont montrées plus disposées à refinancer la dette, l'agence de notation *Standard and Poor's* qui avait dégradé la note de CMA CGM en mars (CCC+) a relevé ses perspectives en fin d'année, puis la note (B-) au début de l'année 2013.

## 2.2 Transport de vrac sec

Le secteur du vrac sec a enregistré une de ses plus mauvaises années : les taux de fret du début de l'année ont été suivis d'une baisse encore plus sensible au second semestre. La contraction de la demande mondiale, la faiblesse du trafic céréalier avec une saison estivale décevante pour les États-Unis et la Russie touchée par les sécheresses de 2011 ont, entre autres, aggravé les tendances dépressives du marché. Collés au plancher, les taux journaliers ont atteint un plus bas depuis 25 ans ("*The year of extreme pain*").<sup>2</sup>

La valeur du *Baltic Dry Index* se situe à 734 points au 10 janvier 2013, soit - 41 % en glissement annuel. Le coût est très lourd car les taux de fret sur les contrats à temps sont restés en deçà des 10.000 \$/jour, taux parfois insuffisants pour couvrir les coûts d'exploitation. Cette situation résulte également d'une offre surabondante avec l'arrivée sur le marché d'un nombre record de vraquiers commandés au prix fort et entrant en exploitation au moment où les taux de fret sont au plus bas et les combustibles à des niveaux historiquement élevés (650 \$ la tonne IFO).

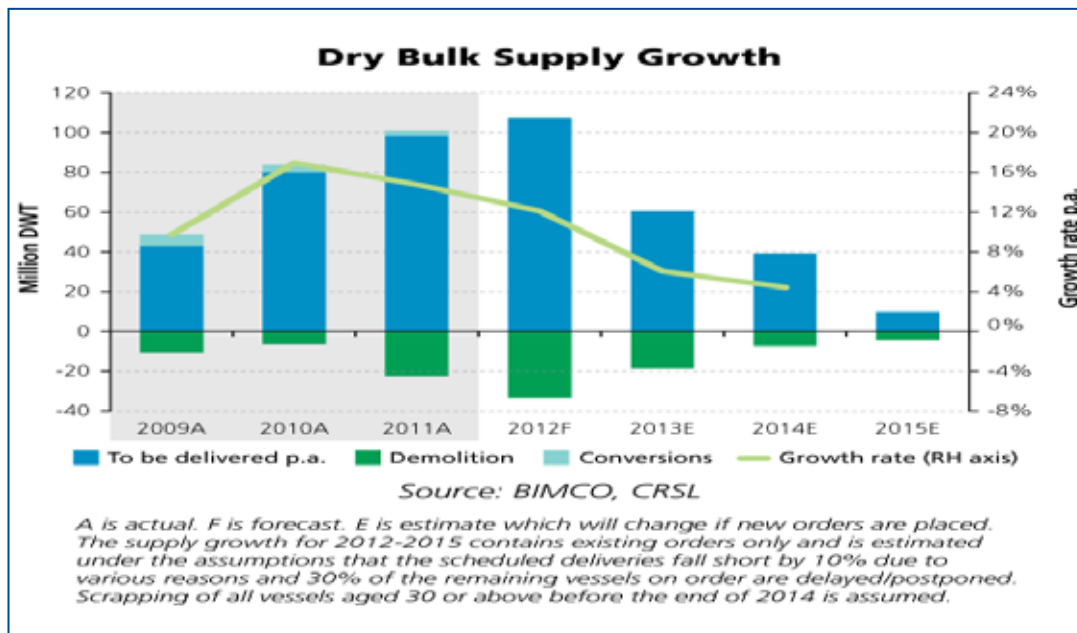


<sup>2</sup> Lloyd's List du 20/12/12

Pour la première fois, en 2012, les quatre types de navire (*Capesize, Panamax, Supramax et Handysize*) ont vu leur taux d'affrètement journalier moyen converger sous la barre des 10.000 \$ (et atteindre un plancher à 7.680 \$).

Seule une hausse spectaculaire de la demande (minerais de fer pour la Chine, importation de charbons à prévoir pour l'Inde) pourrait amortir les surcapacités de transport qui n'ont pourtant pas dissuadé les armateurs de construire davantage. Or, les prix de la construction ont baissé de plus de 40 % par rapport au pic de 2008 et près de 1.200 unités en grande partie venues des chantiers navals chinois, ont été mises sur le marché en un an. Ces constructions sont deux fois plus nombreuses que celles des pétroliers et près de six fois plus que celles des porte-conteneurs.

La flotte s'élève ainsi à 9.500 unités de plus de 675 TPL malgré la hausse des démolitions dont l'Inde et le Bangladesh ont été les premiers bénéficiaires. Le nombre des démolitions a été cinq fois plus élevé en 2012 qu'en 2010 avec 544 ferrailages. Cela n'a pas suffi à infléchir la courbe d'expansion de la flotte : la flotte Capesize a par exemple augmenté de près de 90 % depuis 2009 pour atteindre 277 millions de TPL.



Les anticipations restent donc très pessimistes pour l'année 2013 et la sortie du marché d'un certain nombre d'armateurs est prévisible. Les corrections amorcées par la baisse de la flotte ne devraient pas produire leurs effets avant 2014.

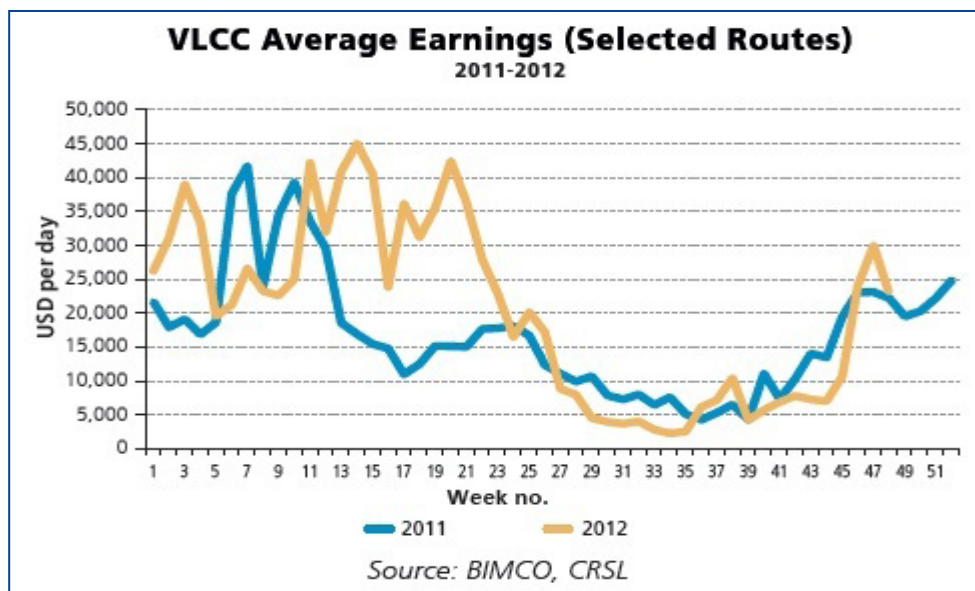
Dans ce contexte difficile, la situation économique des compagnies s'est dégradée et s'est soldée par des faillites pour certaines d'entre elles ou des difficultés sérieuses pour de nouveaux arrivants comme l'exploitant minier *Vale*. Toutefois, les deux armateurs français *Louis Dreyfus Armateurs* et *Seta Saget* ont anticipé la dépression du marché en réduisant leur exposition avant la crise.

## 2.3 Transport pétrolier et de gaz

Le retour à un marché dynamique n'est pas encore perceptible et les revenus des tankers restent faibles, voire parfois inférieurs aux coûts du transport.

Côté demande, les variations saisonnières ajoutées aux tendances de l'année ont pesé sur la baisse des prix et des revenus avec des variations selon les routes empruntées (décrue du trafic vers le Japon et signes de reprise fragile vers New York). Le contexte Nord-américain reste cependant orienté à la baisse de la demande en raison de l'abondance des réserves pétrolières nouvellement exploitées sur le sol américain ou importées par pipe-line du Canada. On peut s'attendre à un report du trafic des *Suezmax* sur les routes asiatiques où les capacités de raffinage sont en augmentation.

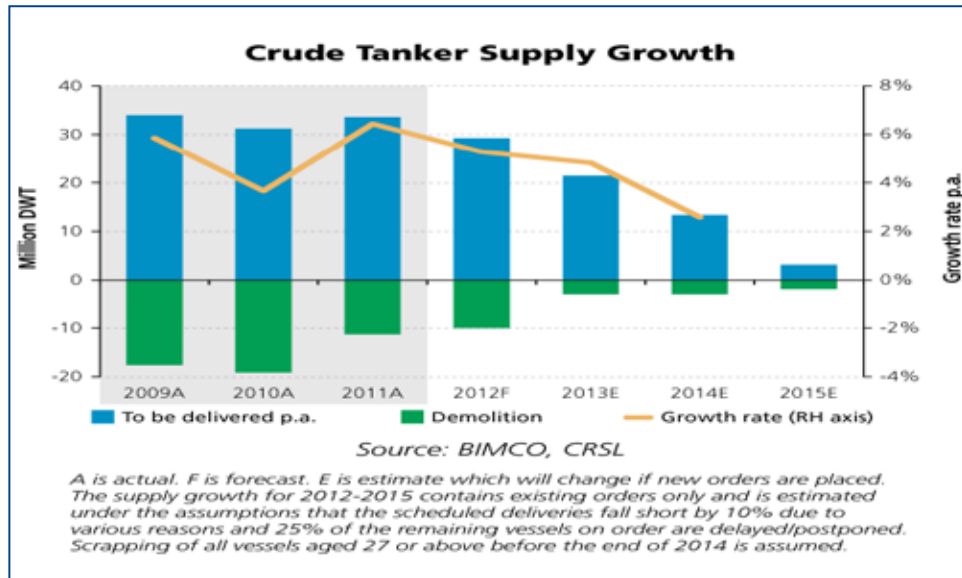
L'arrivée de 50 nouveaux VLCC chinois en 2012 est tombée au plus mal dans un marché en surcapacité et où la valeur des VLCC s'est effondrée depuis 2009. Mais à la différence d'autres secteurs, la progression de la flotte a nettement ralenti.



Les pertes enregistrées par les compagnies touchent aussi bien *Frontline* que *Maersk* (qui a dû placer deux VLCC en *lay-up*). Le belge *Euronav* a affiché des pertes de 34,9 M€ au troisième trimestre et les taux de fret ont à peine suffi à compenser les coûts opérationnels de ses navires. La mise en cessation de paiement de l'Américain *Overseas Shipholding Group* (OSG) à l'automne pourrait annoncer d'autres banqueroutes.

Cette réduction sensible des marges a incité les constructeurs à explorer de nouvelles orientations en matière de design. Sur les nouveaux contrats de livraison, les unités bénéficient d'une structure « Eco-SHIP » qui permettrait d'économiser de 5 à 7 tonnes de soutes quotidiennement par rapport à la consommation moyenne des navires pétroliers ; l'objectif est de baisser les dépenses de soutes (entre 2000 et 4000 dollars/jour au prix de 625 \$/tonne IFO) tout en respectant des vitesses moyennes (14 nœuds).

La croissance de la production gazière et de la demande en GNL ont en revanche maintenu le marché du fret gazier grâce à la demande japonaise.



## 2.4 Le transport maritime de courte distance

Le contexte incertain de 2012 n'a pas non plus épargné le secteur du *Shortsea* qui traverse une période de restructuration profonde marquée par la réduction du nombre des acteurs et le désengagement des compagnies publiques.

En Europe, la contraction du trafic *Shortsea* est continue depuis la crise : 500.000 passagers de moins entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, baisse de 10 % des trafics au nord de l'Europe sur les cinq dernières années. La hausse des coûts de carburant et la contraction du pouvoir d'achat ont généralement assombri les perspectives des opérateurs. Ainsi, l'affaiblissement de la demande dans le Nord de l'Europe pose des questions de surcapacité pour DFDS qui vise de nouveaux marchés plus au Sud.

Les difficultés imposées par une concurrence tarifaire qui exige de nouveaux gains de compétitivité, amènent les compagnies françaises à se restructurer et l'actualité semestrielle a en particulier été marquée par l'impact des conflits sociaux.

### 2.4.1 Les liaisons transmanche

La concurrence sur les liaisons transmanche s'est exacerbée en conduisant les opérateurs à comprimer leurs marges. Le port de Douvres a publié des résultats de trafic transmanche en net recul sur tous les secteurs pour 2012. Les routes Douvres-Dunkerque et Douvres-Calais ont vu le transbordement de 1,952 million de pièces de fret en baisse de près de 6 %, tandis que les passages de véhicules de tourisme reculaient de 9,4 % à 2,485 millions d'unités. Le nombre de passagers chute de 6,6 % à 11,92 millions. Outre le développement du *lowcost* aérien et le report modal sur Eurotunnel (qui a connu une croissance sensible de son trafic tout au long de l'année 2012 avec +2,6 millions de tonnes de marchandises et plus de 500.000 passagers supplémentaires), les compagnies françaises doivent faire face aux offres britannique et danoise dont les coûts de pavillon sont estimés inférieurs de 20 % et de 40 %. Les marchés en Manche

et sur le Détroit sont également corrélés et aucun segment n'est à l'abri d'une véritable guerre tarifaire. La disparition de *SeaFrance* a ouvert la voie de nouveaux opérateurs sans résoudre la question de la surcapacité de l'offre actuelle.

#### a) Le Détroit : arrivée de My Ferry Link face à LDL

Avec la liquidation de la compagnie *SeaFrance* en janvier 2012 et le rachat des trois navires par Eurotunnel, les employés de *SeaFrance* se sont constitués en société coopérative ouvrière (SCOP) et ont relancé l'activité par l'intermédiaire de *My Ferry Link SAS*, nouvelle compagnie affrétant en coque nue auprès d'Eurotunnel le *Berlioz* et le *Rodin* pour le transport des passagers et le *Nord-Pas-de-Calais* pour le fret. Les navires ont repris la mer en août 2012 avec des objectifs fixés à 8 % des parts du marché de transport des passagers et 14 % sur le fret. La SCOP a recruté à ce jour un peu plus de 400 salariés dont 371 venus de *SeaFrance*. A terme, la société emploierait 520 salariés en France et 70 au Royaume-Uni.

Si le capital social de la SCOP est de 18.500€, son fonds de roulement est assuré par les premiers versements au titre du contrat de service. Le lancement de la société à la fin de la période estivale n'avait pas permis de bénéficier du pic d'activité saisonnier. En ce sens, le plan d'affaire de la SCOP reposait en grande partie sur la mise en œuvre du plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) qui prévoyait un versement à la société cessionnaire de 25.000 € par salarié (soit 9,275 M€). Il aura fallu attendre une procédure en assignation au tribunal de commerce de Paris courant janvier 2013 pour que les fonds soient débloqués.

La pérennité de *My Ferry Link* reposera en grande partie sur sa capacité à rester compétitive sur un marché en surcapacité alors que le rapprochement de *LD Lines* et de la compagnie danoise DFDS leur ont permis de bénéficier de l'afflux de la demande provoqué par la fin de *SeaFrance*. DFDS a conclu un accord avec les banques propriétaires du ferry *Molière* (ancien navire de la flotte de *SeaFrance*). Rebaptisé *Dieppe Seaways*, sous pavillon français, il est exploité depuis le 4 novembre pour le fret entre Dunkerque et Douvres aux côtés des *Dunkerque Seaways* et *Dover Seaways*. DFDS emploie 5 navires sur deux lignes avec 44 traversées par jour depuis Douvres vers Dunkerque et Calais.

#### b) Incertitudes et redéploiement pour Brittany Ferries

Le recentrage des opérateurs de fret sur le Pas-de-Calais observé depuis 2007 s'est poursuivi en 2012 : la progression de 1,5 % sur le transmanche a bénéficié aux opérateurs de détroit au détriment de la Manche de l'ouest où *Brittany Ferries* exploite 9 lignes régulières de fret et de passagers.

Les Jeux olympiques qui se sont déroulés durant les trois semaines habituellement les plus fréquentées sur le transmanche, ont expliqué le recul de fréquentation des Britanniques, lesquels constituent la majorité de la clientèle. Du reste, cette clientèle traditionnelle s'est davantage tournée vers d'autres destinations concurrentes (espagnole en particulier). Le recul de l'activité touristique avait déjà été nettement perceptible au premier semestre sur les lignes partant de Cherbourg et de Roscoff. La ligne Caen-Portsmouth a également été affectée par la tendance baissière du trafic maritime transmanche. Le fret transporté par *Brittany Ferries* entre Ouistreham et Portsmouth a reculé de 7,36 % à 2,65 millions de tonnes et le nombre de passagers embarqués de 1,73 % à 935.246 en 2012. En passant sous la barre des deux millions de passagers payants, la compagnie a été incitée à rationaliser son offre et la redéployer.

Le plan de rigueur destiné à rééquilibrer les comptes de la compagnie à l'échéance de 2013 a rencontré l'hostilité des syndicats et le second semestre a été marqué par un conflit

social majeur. Après onze jours de *lock-out*, un protocole d'accord a été signé en octobre entre la direction et les organisations syndicales.

Le développement des services de transport incluant l'Irlande et l'Espagne ne permettront pas de dissiper les incertitudes liées aux nouvelles normes prévues par la Convention MARPOL, relatives à la composition en soufre des carburants marins (seuil de 0,1 %) et qui s'appliqueront au 1<sup>er</sup> janvier 2015 sur les navires traversant la Manche et la mer du Nord (zone SECA).

L'abandon du fuel lourd impliquerait un surcoût important pour les compagnies : le prix du diesel marin est aujourd'hui 50 % plus cher aujourd'hui sur le marché et l'écart est censé s'accroître en raison de la pression accrue exercée par la croissance de la demande à partir de 2015.

Selon la compagnie *Brittany Ferries*, le recours au gazole marin entraînerait une hausse des coûts de 50 M€, c'est-à-dire un doublement du prix des soutes. Une augmentation répercutée sur le prix du billet provoquerait un transfert modal rétrograde.

Actuellement, seuls les trafics transmanche sont concernés par cette évolution réglementaire. La proposition de révision de la Directive 2005/33 présentée en juillet 2011 par la Commission, qui prévoyait d'étendre les mêmes normes prévues pour les SECA (0,1 %) à tous les navires à passagers naviguant dans les eaux communautaires aurait eu un impact également sur les trafics à destination de l'Espagne et sur la totalité du trajet des services à destination de l'Irlande. La France s'est opposée à cette disposition et son action conjuguée à celle d'autres États membres l'ayant rejointe a permis la conclusion de la négociation par un quasi-alignement sur le contenu de la convention MARPOL.

### 2.4.2 Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse

Sur l'année 2012, un faible fléchissement constaté par l'Observatoire régional des transports de Corse sur l'ensemble des trafics reliant la Corse (4,37 millions de passagers en octobre contre 4,45 millions en octobre 2011) est en partie dû à une moindre fréquentation italienne sous l'effet d'une contraction de son pouvoir d'achat et de la politique d'austérité budgétaire conduite par l'actuel gouvernement (822.000 passagers en moins en provenance d'Italie). Cette explication vaut également pour la chute sensible des trafics passagers à destination de la Sardaigne et qui accusent une perte de 23,4 % sur les six premiers mois de 2012.

En partance des ports de France, le flux des passagers s'est réparti entre les trois opérateurs : *Corsica Ferries* sous pavillon italien avec près de 63 % du trafic, la SNCM (30 %) et la CMN en troisième position avec environ 7 %.

*Corsica Ferries* renforce son offre Toulon-Nice/Ajaccio-Bastia en repositionnant ses navires pour accroître le nombre des trajets et obtenir des gains de vitesse tout en assurant des rotations plus fréquentes (le *Mega Express Two* assurera en 2013 une traversée en 3h55 entre Nice et l'Île Rousse). Ayant embarqué près de 2,6 millions de passagers pour l'ensemble de l'année, la société a indiqué un léger recul de 2,6 %.

### Les enjeux de la nouvelle DSP

Après l'annulation par le Conseil d'État de la décision de résiliation de la convention de DSP prise par la Cour d'appel de Marseille, l'actuelle convention est censée courir jusqu'au 31 décembre 2013.

En octobre dernier, l'assemblée de Corse avait délibéré afin d'adopter de nouvelles obligations de service public pour les dix prochaines années. Un acte important qui a fixé un nouveau cahier des charges avec notamment une DSP rallongée, centrée exclusivement sur Marseille. Le projet impose également au futur délégataire d'assurer une desserte avec 7 cargos mixtes (fret et passagers), permettant de toucher les six ports corses. Autre nouveauté mise en place par l'autorité délégante : la réduction sensible des aides publiques (suppressions du service complémentaire et de l'aide sociale aux passagers) et la mise en place d'un service social et solidaire en cas de grève.

### 2.4.3 La façade atlantique : les autoroutes de la mer

On constate, en 2012, une légère augmentation des capacités du *Brittany Ferries* sur le transgascogne : 30.000 camions ont été comptabilisés sur l'année 2012 contre 28.000 en 2011. Sur le trafic passager, le volume est maintenu. L'autoroute de la mer transgascogne permet de récupérer un peu du trafic de la péninsule ibérique en direction du détroit.

Lors du 22<sup>e</sup> sommet franco-espagnol, les dirigeants des deux pays, forts du succès de la première autoroute de la mer, ont réaffirmé leur volonté de mettre en place une seconde ligne entre Vigo et le Nord de la France. Cette deuxième autoroute de la mer qui relierait Le Havre, Nantes, Vigo et qui pourrait intégrer Algésiras apporterait la preuve de la volonté politique de donner des avantages aux modes complémentaires du transport routier.

## 2.5 Les activités de service

La flotte de service dans différentes spécialisations est constituée de 287 navires dont 13 câbliers, 2 navires de liaison et de recherche, 8 navires de recherches sismiques, 32 navires de travaux maritimes et 213 navires de services à l'*offshore*.

Le pavillon français flotte sur 78 navires : la totalité des navires de recherche et la quasi-totalité des câbliers. Dans les autres catégories, il se fait plus rare. 71 navires sont en commande, dont 67 pour le compte de l'armateur *Bourbon*.

### L'activité câblière : *Alda Marine SAS*

Créée en 2000, *Alda-Marine* est une *joint-venture* exploitée par LDA en partenariat avec *Alcatel-Lucent*. Elle constitue une société intégrée qui réunit les activités de production des systèmes de télécommunication sous-marins et les navires spécialisés dans la pose et la réparation des câbles. Avec six navires câbliers à très haute valeur ajoutée, la société occupe une position stratégique sur le marché mondial du câble.

Le groupe *Alcatel-Lucent* se confronte à des difficultés sérieuses (des pertes nettes de 146 M€ au troisième trimestre 2012 et un plan de restructuration menaçant près de 5.500 postes) qui le contraindraient à se séparer d'actifs stratégiques très rentables dont sa participation à *Alda-Marine SAS*.

### La flotte *offshore*

Le marché des services à l'*offshore* reste toujours très prometteur et rien ne laisse entrevoir une pause dans son développement. En effet, en pleine stagnation ou récession des pays de



l'OCDE, et malgré le ralentissement de la croissance de l'économie chinoise, le prix du pétrole brut est resté stable ces derniers mois. Les cours du baril stabilisés autour des 110 \$ rentabilisent les investissements dans l'*offshore* ultra-profond avec des perspectives de croissance d'environ 13 % pour l'année 2013 selon les clients pétroliers.

Selon l'Agence internationale de l'Energie (AIE), la demande croissante des pays émergents fera croître la demande mondiale de 40 % sur la période 2009-2013. Malgré le recours aux énergies renouvelables, sauf renversement spectaculaire de situation, gaz, charbon et pétrole représenteront encore 74 % de l'offre en 2035, contre 78 % aujourd'hui.

Le secteur français de l'industrie parapétrolière *offshore* est le deuxième exportateur au monde avec 18 % du marché mondial des services de support à l'extraction *offshore*. Le chiffre d'affaire est passé de 3,5 milliards d'euros dans les années 90 à 10,5 milliards d'euros aujourd'hui. L'*offshore* pétrolier français représente jusqu'à 9 % de la valeur ajoutée de l'économie maritime. Sa réputation est particulièrement reconnue dans le domaine de l'*offshore* profond et ultra-profond.

*Bourbon* s'affiche, fin 2012, comme un leader international des services maritimes à l'*offshore* pétrolier et gazier avec une flotte de 458 navires parmi les plus modernes au monde, soit 22 de plus qu'un an plus tôt et un effectif de plus de 8.600 personnes de 78 nationalités différentes. En 2012, le géant des services à l'*offshore* a réalisé un chiffre d'affaires en hausse de près de 18 % à 1,186 milliard d'euros. Dans le secteur maritime parapétrolier, le chiffre d'affaires s'est accru de 21,4 % au troisième trimestre (306 M€). Si tous les types de navires connaissent des progressions à deux chiffres, l'*offshore* continental est l'activité qui croît le plus vite, à 336 M€, en hausse de 39,4 %. Son activité se déploie en Afrique de l'ouest, au Moyen-Orient, dans le Sud-est asiatique, en Amérique latine et dans la mer du Nord. La Guyane, l'Australie et l'Afrique orientale sont des zones d'opérations en développement.

La flotte de *CGG Veritas* est l'une des plus importantes sous contrôle français avec 18 navires de recherche sismique dont trois de haute capacité. Avec l'acquisition de sept nouveaux navires, *CGG Veritas* va augmenter de 40 % le potentiel de sa flotte actuelle. Sur les neuf premiers mois de l'année 2012, les 18 navires de la compagnie ont permis de dégager un chiffre d'affaires de recherche sismique en mer de 734 M€, soit 41,6 % de son activité services.

*Technip* contrôle une flotte de 29 navires sous différents pavillons. Cinq autres sont en construction.



## 3 Analyse des secteurs de l'assurance maritime et du financement

### 3.1 Secteur de l'assurance maritime

Selon le courtier BRS, la crise des dettes souveraines de la zone euro a un impact direct sur la gestion des compagnies d'assurance. En tant qu'investisseurs institutionnels, elles sont confrontées à la baisse des rendements de leurs placements financiers. Mais dans le même temps, comme les banques contraintes par les ratios fixés par Bâle III, elles ont l'obligation de renforcer leurs fonds propres dans le cadre de la réglementation *Solvency II*.

Au moment où les armateurs de quasiment tous les segments doivent faire face à des marchés d'affrètement particulièrement tendus où les financements sont rendus de plus en plus difficiles et onéreux, où les assureurs doivent redresser la valeur de leurs actifs et de leurs réserves pour faire face à une augmentation de la sinistralité. L'année 2012 a été marquée par le naufrage du *Costa Concordia*, le sinistre maritime le plus coûteux jamais enregistré et qui a généré l'inquiétude et la nervosité sur le marché londonien qui a craint un retournement de tendance. À ce naufrage se sont ajoutés les coûts liés à la piraterie et l'augmentation des primes concernant les tankers en particulier.

En tout état de cause, l'équation risque d'être difficile à tenir et nécessitera pour les assurés et leurs courtiers une rigoureuse sélection de leurs assureurs. Réciproquement, les assureurs chercheront à préserver leur avenir en ajustant leurs conditions de souscription.

De son côté, le cabinet d'audit et de conseil *PricewaterhouseCoopers* (PWC) souligne que les résultats techniques des assureurs corps sont négatifs depuis quinze ans. Pour 2012, il indique que les pertes supplémentaires dues au naufrage du *Costa Concordia* ainsi qu'à plusieurs pertes totales survenues au cours du premier trimestre rappellent l'important déséquilibre du marché du corps navires.

En matière de facultés (marchandises transportées), les marges techniques des assureurs cargo sont sensiblement meilleures mais restent conditionnées par la conjoncture économique incertaine. PWC attribue la croissance globale du chiffre d'affaires du premier semestre de 2012 à l'augmentation de la flotte mondiale, à la progression des échanges commerciaux et du transport maritime, ainsi qu'au prix des matières premières.

Les principaux acteurs du secteur sont les courtiers, les sociétés d'assurances multi-branches (*Axa, Allianz* ou *Generali*) qui disposent de départements « assurance maritime et transport », des spécialistes (*Covéa, Groupama Transport* racheté par *Helvetia*) ainsi que les mutuelles professionnelles régionales. Enfin, «le marché français se distingue par la présence de nombreux acteurs étrangers de l'assurance maritime». Il est difficile d'ignorer la présence de CNA, *Royal and Sun Alliance* et *Liberty Mutual*.

### 3.2 Financements

Dans le contexte actuel de crise, les armateurs sont à la recherche de solutions alternatives à l'emprunt bancaire traditionnel.

En raison des nouveaux ratios prudentiels Bâle III, des risques spécifiques du *shipping* et le primat du dollar sur l'euro dans ce marché, les sociétés bancaires françaises se sont recentrées sur l'activité banque de détail comme leurs concurrentes internationales. Une partie du financement s'est délocalisée vers les centres londoniens et asiatiques. Les « 8<sup>es</sup> Assises de l'économie maritime et du littoral » ont été l'occasion d'un débat sur les investissements entre les différents acteurs du secteur maritime et bancaire.

Le président de LDA a mis en avant l'exemple de la création de la co-entreprise LDR *Marine* avec le groupe breton *Roullier*. Cette expérience de partenariat a permis l'acquisition de vraquiers alors que les coûts de financement se sont renchérissés.

Concernant CMA-CGM, le directeur des investissements du Fonds stratégique d'investissement (FSI) a rappelé l'entrée du fonds à hauteur de 150 M€, sous forme d'obligations remboursables en actions, au capital de l'armateur français pour lui permettre de poursuivre son effort de désendettement et accompagner sa stratégie de développement dans les régions du globe à fort potentiel. L'arrivée du FSI au capital de CMA-CGM renforce ses fonds propres et l'engage sur la voie d'une future introduction en bourse d'ici 2020. Par ailleurs, le groupe turc *Yildirim* a décidé de renforcer sa participation dans le groupe CMA-CGM à hauteur de 100 M€ sous forme d'obligations remboursables en actions.

Selon la responsable des financements pour le *shipping* en Europe de l'Ouest chez BNP *Paribas*, le manque de présence de la profession bancaire dans le secteur maritime s'explique par la difficulté de financer un secteur où l'offre de transport reste toujours surcapacitaire et où la demande est insuffisante pour absorber le surplus des navires.

La société française de services maritimes parapétroliers *Groupe Bourbon* a contracté 420 M€ afin de financer l'acquisition de nouveaux navires à la fin du premier semestre 2012. Un accord de financement avec huit banques françaises a été signé pour un montant de 240 M€. Les 180 M€ restants devraient être apportés par des banques étrangères afin de renforcer la diversification géographique des financements.

En Allemagne, après le départ de la *Deutsche Schiffsbank*, la *Commerzbank*, numéro deux du financement maritime dans le pays, a également réduit son exposition dans le secteur. Cela peut avoir des conséquences considérables sur l'activité maritime allemande, pays où la moitié des armateurs possède en moyenne un ou deux navires : une structure d'exploitation qui n'offre pas aux créanciers des garanties suffisantes. L'accès au crédit se raréfie car les banques, contraintes de renforcer leurs fonds propres, réduisent leurs actifs à risque. Or le *shipping* entre dans cette catégorie en raison de ses perspectives incertaines, de la volatilité de ses revenus et de ses besoins de financement à long terme.

Le retrait de *Commerzbank*, fait suite à celui de l'italien *UniCredit*. La banque régionale allemande HSH *Nordbank*, leader mondial du financement maritime, a été amenée par la Commission Européenne à diviser par deux son activité dans le secteur, en échange d'aides financières publiques obtenues pendant la crise financière.

Les banques chinoises pourraient prendre le relais des banques européennes en finançant de nouveaux navires construits en Chine. Outre les fonds d'investissement également intéressés par le secteur, les émissions obligataires peuvent aussi être une solution comme l'a prouvé *Hapag-Lloyd* qui a levé ainsi 700 M\$.

## Conclusion

Les incertitudes qui pèsent sur l'activité économique et les conséquences d'une flotte marchande en surcapacité ne permettent pas d'envisager pour l'année 2013 la reprise attendue dans le secteur du *shipping*. Les anticipations des principaux groupes restent pour le moment négatives et la prudence est le mot d'ordre de cette période : la poursuite des commandes de nouveaux navires et le ralentissement fin 2012 de l'activité des chantiers de démolition laissent penser que le marché ne retrouvera pas sa dynamique avant 2014.

Dans ce contexte, le retrait d'un certain nombre d'acteurs du financement et des banques en particulier peut s'interpréter diversement. En un sens, la frénésie de construction des dernières années et l'effondrement des taux de fret ont dissuadé les banques de réinvestir le *shipping*. Les taux de retour sur investissement ont chuté de manière spectaculaire entre 2007 et 2012 : de 35 % pour le vrac sec à 1 % et de 18 % pour les tankers à -1 %, enfin de 18 % à 2 % pour les porte-conteneurs. La cohérence de la chaîne de valeur qui lie la finance et le shipping s'en est trouvée affaiblie. D'une autre manière, la restriction du crédit liée à la hausse des coûts financiers pourrait tendre à terme vers une diminution effective des flottes si elle parvient à contrebalancer les coûts réduits de la construction.

Dans les contextes de crise, ce sont les secteurs spécialisés qui affichent les résultats les plus dynamiques (flotte de service et *offshore*) en raison de leur position de force sur le marché et la haute valeur ajoutée de leurs prestations.

Le retour des investisseurs est pourtant nécessaire à la modernisation des flottes et en particulier au développement du GNL dans un contexte de réglementation croissante des normes environnementales. Sur ce plan, les acteurs plaident pour une application homogène des normes et craignent les conséquences d'applications inégales selon les zones et les distorsions de concurrence induites dans un secteur totalement mondialisé.





**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. : 01 40 81 71 46  
Fax : 01 40 81 70 30

