

RAPPORTS

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction
des Affaires
maritimes

Mission
de la Flotte
de Commerce

Mars 2016

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

2^e semestre 2015



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr



Ministère
de l'Environnement,
de l'Énergie
et de la Mer

Contacts :

Adam KAPELLA, Sokhetra JOSSET, Murielle MORVAN

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

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 19

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

sokhetra.josset@developpement-durable.gouv.fr

murielle.morvan@developpement-durable.gouv.fr

Référence Bibliothèque Nationale de France : ISSN : 2269 - 9139

Note liminaire

En application du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et notamment son article 5.3.5, la Mission de la Flotte de commerce assure le suivi des entreprises armant des navires de la flotte de commerce et des questions économiques liées à leur activité.

La Mission de la Flotte de Commerce

La Direction des Affaires maritimes élabore et met en œuvre la politique maritime de la France dans le domaine du transport maritime. La Mission de la Flotte de commerce, placée auprès du Directeur de la Mer, est en charge de la promotion du développement du pavillon national, de l'encadrement des activités liées à la propriété et à l'exploitation des navires, du soutien à la flotte de commerce et de services.

Dans le cadre de ses attributions, la Mission assure un suivi permanent des évolutions du secteur du shipping français. Elle collecte les données concernant l'état de la flotte de commerce sous pavillon français et édite les documents statistiques selon une périodicité semestrielle.

Ce volet de veille statistique s'accompagne d'un travail d'analyse économique des différents secteurs du transport maritime (transport conteneurisé, transport de vrac sec et liquide, transport de passagers), qui donne lieu à une publication semestrielle prenant en compte le contexte national et mondial dans lesquels évolue le transport maritime. Les deux volets « statistiques » et « économie » fournissent l'ensemble des éléments qualitatifs et quantitatifs nécessaires à évaluer, à travers le positionnement des compagnies françaises face à la concurrence internationale, le degré de réalisation des objectifs de promotion de l'emploi et de la compétitivité du pavillon.

Sommaire

Éditorial.....	7
1.1 Contexte économique global	9
Conjoncture mondiale.....	9
Commerce mondial	10
Evolution des cours des carburants	10
1.2 La Cop 21	12
2. Éléments de conjoncture par secteur de transport	13
2.1 Transport de conteneurs	13
2.2 Transport de vracs secs	17
2.3 Transport pétrolier et de gaz	19
2.4 Transport maritime de courte distance	23
2.4.1 Les liaisons transmanche	23
2.4.2 Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse	24
2.5 Les activités dans le secteur de la croisière	24
2.6 Les activités de services maritimes	25
3. Le marché de la démolition.....	27
4. L'assurance et le financement	28
4.1 Assurance	28
4.2 Financement	28

Éditorial

Le second semestre 2015 a confirmé les craintes qui s'étaient exprimées au sujet des surcapacités persistantes du transport maritime. Elles se sont aggravées dans la plupart des segments aussi bien en raison de politiques industrielles (carnets de commandes chargés dans le secteur du porte-conteneur) que d'inadéquations parfois inattendues entre l'offre et la demande qui a fluctué sensiblement en peu de mois (secteur gazier, vracs secs, mais aussi services à l'offshore). L'industrie du démantèlement qui contribue à résorber les surcapacités ne parvient pas à réguler structurellement l'offre de transport de sorte que le transport maritime n'a toujours pas trouvé son point d'équilibre.

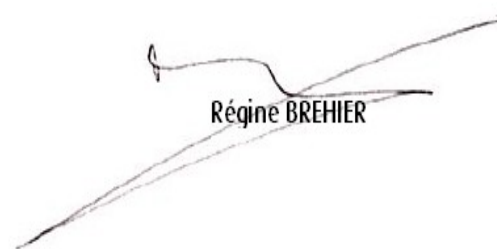
Ces difficultés apparemment chroniques n'étaient pas toutes prévisibles : elles ont mis sous tension les armements amenés à des restructurations (fusions-acquisitions, cessions d'actifs) ou des ajustements conjoncturels douloureux (mise en lay-up des navires dans le domaine des services pétroliers). La restructuration a touché le secteur du Short-sea et des ferries français tant sur le Déroit que sur la Méditerranée (disparition de MyFerryLink et reprise de l'ex-SNCM).

Les perspectives sont très contrastées entre les marchés très structurés où se sont engagées de grandes manœuvres (alliances, fusions, acquisitions dans le secteur du transport conteneurisé) et les marchés plus volatiles qui nécessitent une forte résilience pour ne pas en être évincé.

Cette situation se répercute sur le plan du financement bancaire dont les conditions d'octroi continuent de se resserrer.

Par ailleurs, le transport maritime intègre toujours plus les enjeux climatiques par sa contribution à l'effort de réduction des émissions de CO₂. *L'International Chamber of Shipping* a pris l'engagement d'une réduction de 50% des émissions de CO₂ par tonne transportée. Des armateurs de dimension internationale développent des démarches vers des navires toujours plus performants. Mais dans un contexte de faible prix des soutes et de difficultés conjoncturelles du secteur, les démarches volontaires de réduction de l'empreinte écologique pourraient ne pas suffire : tels seront aussi les enjeux des travaux internationaux de l'après-COP 21.

La Directrice des Affaires maritimes



Régine BREHIER

1.1 Contexte économique global

Conjoncture mondiale

Au cours du second semestre 2015, la croissance mondiale n'a pas accéléré (3,1%) et les perspectives établies par le Fonds Monétaire International n'indiquent pas de forte dynamique pour les prochaines années. Le ralentissement de l'activité se poursuit dans les pays émergents et la reprise économique des pays avancés se traduit inégalement.

Les chiffres de l'économie chinoise reflètent une décélération continue de l'activité. La mutation de la croissance tournée vers les services et la consommation se confirme après les années 2000 où l'investissement dans l'industrie manufacturière avait porté le secteur du transport maritime. La baisse des cours de l'énergie et des produits de base continue de modifier en profondeur les équilibres économiques et les échanges en privant de près de 250 Md\$ de revenus les pays exportateurs. Enfin, le durcissement probable de la politique monétaire aux États-Unis met sous tension les politiques plus souples des pays émergents qui s'efforcent de compenser les flux sortants de capitaux.

La croissance des pays avancés avait atteint 1,9% sur 2015 et les perspectives de hausse restent modestes (+0,2%). Les modèles de croissance ne se sont pas renouvelés : malgré la levée de certains obstacles, les anticipations de croissance ne se sont pas redressées et la consommation est devenue le principal moteur de l'activité économique.

Les États-Unis ont connu un rythme de croissance soutenu (2,5%) qui devrait se poursuivre même si la politique monétaire de la Fed a amorcé le relèvement progressif de ses taux directeurs. Les marchés du logement se sont redressés alors que l'activité manufacturière et l'investissement dans les structures et le matériel miniers commencent à pâtir de la vigueur du dollar comme de la baisse des prix du pétrole.

L'Europe offre des trajectoires de croissance divergentes : stable pour l'Allemagne (1,5%), très dynamique pour l'Espagne (3,2%) ou le Royaume-Uni (2,2%) mais plus faible pour la France (1,1%) et l'Italie (0,8%). Le faible cours de l'énergie et les politiques monétaires accommodantes en vue de relancer le crédit (taux directeurs bas) et les exportations (baisse de l'euro) n'ont pas permis une reprise des investissements : le regain économique n'est pas synonyme d'un nouveau modèle de croissance.

Au Japon, la croissance s'est resserrée autour de 0,6% même si les perspectives sont plus favorables grâce au soutien budgétaire et au recul des prix du pétrole. La politique monétaire plus accommodante pourrait soutenir la demande interne qui tire parti des négociations salariales et du ralentissement de l'inflation. Les exportations contribuent de moins en moins à la croissance japonaise en raison de délocalisations de la production à l'étranger.

Pour les pays émergents, la croissance (4% en 2015) ne retrouvera pas les taux enregistrés avant la crise financière.

En Chine, le ralentissement se poursuit avec un horizon 2017 à 6% : le rééquilibrage de l'économie chinoise affecte aussi les pays intégrés à sa chaîne de production. La volonté de maîtriser à long terme l'évolution économique en favorisant un modèle centré sur la consommation interne affronte les difficultés conjoncturelles liées aux corrections sévères dans le secteur immobilier et bancaire. L'activité industrielle est nettement ralentie et les surcapacités pèsent sur les investissements (chantiers de construction navale).

En Inde, la croissance devrait rester vigoureuse (entre 7,3% et 7,5%). Plus que les activités pharmaceutiques et la joaillerie, la réallocation intersectorielle et le fort développement des services

continue de soutenir l'activité indienne ; les exportations du pays sont principalement tournées vers les pays émergents et en développement.

La récession brésilienne (-3,8%) a entraîné l'Amérique latine dans un mouvement persistant de contraction de l'activité depuis 2015.

La Russie (-3,7%), contrainte à de nouveaux ajustements liés aux prix des matières premières et de l'énergie ainsi qu'au contexte de sanctions internationales, demeurerait en récession courant 2016.

Commerce mondial

En 2015, les échanges ont connu une décélération brutale des importations pour les pays émergents (passant de +3,7% à +0,4%) tandis que les pays avancés importaient toujours plus (+4%). Ce coup d'arrêt s'explique par les difficultés économiques de certains des pays en développement (effet revenu) et la baisse des investissements chinois : en effet, les investissements reflètent davantage les anticipations des opérateurs et sont généralement plus volatiles que le reste de la demande.

Cette inflexion conjoncturelle marquée pourrait aussi traduire des changements plus structurels dans l'organisation de la chaîne de production internationale si l'on met en perspective la croissance des échanges commerciaux depuis 2000. Malgré un taux de croissance mondial de la production relativement stable sur la longue durée, les fluctuations des transactions commerciales sont plus amples. La progression du commerce international est passée de 7,2% en moyenne avant la crise à 3,4% dans la période qui a suivi ; elle a été de 2,6% en 2015. Ces variations correspondent aux cycles de développement d'une économie mondiale qui avait fondé sa croissance sur un taux d'ouverture des pays en forte augmentation entre 1993 et 2008 (de 18% à 30%) avant ce possible retournement de tendance.

Les barrières au commerce n'expliquent pas ce reflux : les mesures de fermeture couvraient moins de 4% des importations mondiales fin 2014 selon l'OMC. Les résultats suggéreraient un ralentissement des dynamiques liées à l'allongement des chaînes de valeur mondiales qui ne peuvent conduire à une extraversion toujours plus élevée des économies. Les arbitrages les plus profitables ayant déjà été mis en œuvre¹, les marges de croissance se réduisent.

A titre d'exemple le taux d'ouverture de la Chine indique une baisse depuis 2007 : la part des exportations dans le PIB est passée de 36% à 26% et les importations de 30% à 24%. Même s'il convient de souligner la croissance exceptionnelle des années 2000 (à l'origine des surcapacités de transport maritime), il faut prendre en considération la stabilisation structurelle du commerce d'assemblage par rapport au dynamisme du commerce ordinaire. Le réseau des sous-traitants s'est densifié en Chine et les pièces et composants de fabrication locale se sont substitués progressivement aux importations. En complétant ses filières de production, la Chine a engagé un glissement vers le haut de la gamme des produits et enrayé une diminution tendancielle de la valeur ajoutée locale. Les analystes du CEPII concluent ainsi que « *les échanges issus de sa participation aux chaînes de valeurs mondiales sont en relatif repli, non seulement parce que la demande des marchés occidentaux s'est affaiblie mais aussi parce que les activités d'assemblage incorporent une proportion croissante d'intrants locaux* ».

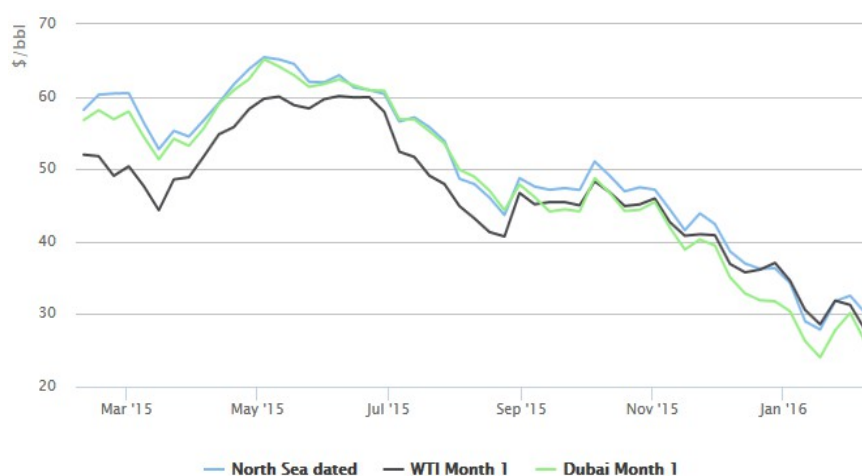
Evolution des cours des carburants

Après une relative stabilisation des cours au premier semestre, le pétrole a repris son mouvement de baisse jusqu'à la fin 2015. Malgré un rebond éphémère en octobre, les cours du WTI et du Brent

1 CEPII - L'économie mondiale 2016 - Ralentissement du commerce mondial : vers une nouvelle ère de la mondialisation? Sébastien Jean et Francis Lemoine.

tendaient vers le seuil des 30\$ le baril fin décembre.

Graphique 1 : Evolution des cours du pétrole au second semestre 2015



(source : Agence internationale de l'énergie)

Selon l'Agence Internationale de l'Énergie², la production mondiale de pétrole a encore progressé de 2,6M de barils/j en 2015, pour atteindre 96,31M de barils/j. La production américaine est restée robuste grâce à des gains de productivité dans la production du pétrole de schiste. La levée des sanctions internationales contre l'Iran devrait générer une mise sur le marché mondial d'environ 500 000 barils/j. La croissance de la demande mondiale en 2015 a été moins forte que prévu en raison du climat doux dans l'hémisphère nord et du ralentissement économique des pays émergents. Elle devrait atteindre 94,5M de barils/j. En 2016, l'AIE a indiqué que l'offre pétrolière devrait encore excéder la demande de 1M de barils/j.

La chute des cours du brut et le ralentissement de l'activité dans le secteur du transport maritime ont pesé sur les prix des carburants marins. Le HFO 380, qui a fluctué autour de 350 \$/t au premier semestre 2015, est passé sous le plancher des 200 \$/t à la fin de l'année 2015. Le MGO, qui s'était stabilisé autour de 600 \$/t au premier semestre 2015, est tombé à 400 \$/t.

Graphique 2 : Evolution des cours du HFO 380 et du MGO



(Source : Bunkerworld, BW380 index)



(Source : Bunkerworld, BWDI index)

La chute des prix du carburant permet une réduction importante des coûts opérationnels

2 Oil Market Report, janvier 2016.

supportés par les compagnies. Le coût quotidien moyen du carburant pour faire naviguer un pétrolier de type VLCC est par exemple tombé de 75 000\$ à moins de 18 000\$.

1.2 La Cop 21

L'Accord de Paris a fixé comme objectif de long terme de contenir l'augmentation de la température moyenne bien en-deçà de 2 degrés en s'efforçant de la limiter à 1,5 degrés. De plus, cet accord prévoit la soumission ou l'actualisation tous les cinq ans, de contributions nationales qui ne pourront qu'aller au-delà des engagements précédents.

L'Accord de Paris ne mentionne pas explicitement un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport maritime. Cependant, la régulation du secteur maritime se poursuit au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Un dispositif international de collecte de données pour améliorer l'efficacité énergétique des navires est en cours de discussion. Un système de mesurage, rapportage et vérification de la consommation de carburant sera discuté en avril 2016.

L'industrie maritime s'est engagée à réduire de 20% ses émissions de CO₂ par tonne kilomètre d'ici 2020 par rapport à 2005, et de 50% avant 2050. L'efficacité énergétique des navires neufs devra être améliorée de 30% d'ici 2024.

2. Éléments de conjoncture par secteur de transport

2.1 Transport de conteneurs

Évolutions du marché du transport conteneurisé

Le classement des dix plus grands opérateurs mondiaux de ligne régulière conteneurisée, publié par Alphaliner³, indique que les trois premiers rangs restent invariablement occupés par les compagnies européennes : l'armateur danois APM-Maersk, l'Italo-Suisse MSC et le Français CMA CGM. Ils sont suivis par l'armateur taïwanais Evergreen, l'Allemand Hapag-Lloyd et le Chinois COSCO.

La part représentée par les trois premiers armateurs dans la flotte de ligne régulière mondiale atteint 14,8% pour Maersk, 13,1% pour MSC et 8,9% pour CMA CGM. Evergreen, Hapag-Lloyd et COSCO représentent respectivement 4,6%, 4,5% et 4,2%.

Graphique 3 : Les dix premiers armements de ligne régulière

Alphaliner - Top 100 : Operated fleets as per 29 January 2016											
Rnk	Operator	Total		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	3 018 355	587	1 772 509	265	1 245 846	322	41.3%	405 910	31	13.4%
2	Mediterranean Shg Co	2 673 754	487	1 055 249	193	1 618 505	294	60.5%	572 720	43	21.4%
3	CMA CGM Group	1 812 922	458	595 492	87	1 217 430	371	67.2%	261 938	25	14.4%
4	Evergreen Line	941 681	193	548 041	105	393 640	88	41.8%	395 770	41	42.0%
5	Hapag-Lloyd	930 014	173	498 991	68	431 023	105	46.3%	52 500	5	5.6%
6	COSCO Container L.	854 885	166	457 517	85	397 368	81	46.5%	322 560	21	37.7%
7	CSCL	698 700	126	471 384	59	227 316	67	32.5%	233 928	14	33.5%
8	Hamburg Süd Group	650 385	134	292 311	44	358 074	90	55.1%	39 430	9	6.1%
9	Hanjin Shipping	620 770	101	274 078	37	346 692	64	55.8%	18 060	2	2.9%
10	OOCL	575 846	106	371 115	51	204 731	55	35.6%	126 600	6	22.0%

(source : Alphaliner)

On notera que MSC et Evergreen affichent les plus importants carnets de commandes en nombre de navires avec respectivement 43 et 41 porte-conteneurs d'une capacité totale de 572 720 EVP et 395 770 EVP qui représentent 21,4% et 42% de leur flotte existante.

Constatée à travers l'évolution des taux de fret, l'année 2015 a été difficile dans le secteur du transport conteneurisé en raison d'une surcapacité persistante, de la faiblesse de la demande et de la guerre des prix qui s'étend sur la plupart des lignes maritimes. En octobre 2015, Maersk Line a émis un avertissement sur ses profits, en abaissant de 600 M\$ ses prévisions de revenus pour l'année 2015 à 1,6 Md\$. Selon Drewry, les pertes enregistrées par les acteurs de la ligne régulière pourraient atteindre 5 Md\$ en 2016.

En 2015, le déséquilibre entre l'offre et la demande, évalué à plus d'un million d'EVP, s'est accentué et touche désormais tous les segments du marché. Les lignes Asie-Europe sont particulièrement affectées par la baisse de l'activité : selon les données de Container Trades Statistics, les volumes de marchandises conteneurisées transportés ont baissé de 4,3% sur les onze mois de l'année 2015, à 8,8M d'EVP, contre 9,2M d'EVP en 2014.

La stagnation de la demande chinoise et la faiblesse de la demande européenne préoccupent les opérateurs. La combinaison de la baisse du prix du pétrole, des sanctions occidentales et de la

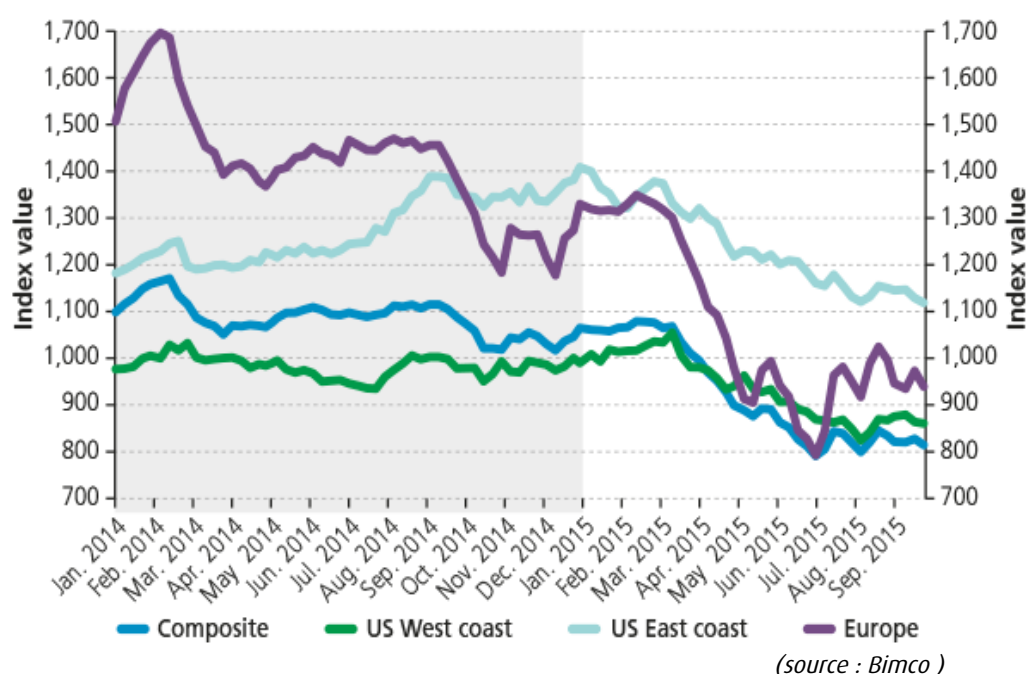
3 au 29 janvier 2016.

dépréciation du rouble ont eu un impact élevé sur les importations russes. De plus, des régions qui représentent des marchés émergents prometteurs, comme l'Afrique de l'Ouest, commencent à pâtir désormais du marasme du secteur. La demande portée par la seule économie américaine ne suffira pas à compenser ces surcapacités.

Les opérateurs restent des *price-takers* et ne parviennent pas à contrôler l'évolution des prix, comme le montre la volatilité des taux de fret d'une semaine sur l'autre. Au dernier trimestre 2015, les décisions des armateurs pour relever les taux les plus bas (suppression par le G6 de dix services situés sur l'axe Est-Ouest) n'ont pas amélioré l'équilibre entre offre et demande. L'indice chinois CCFI est, fin décembre 2015, à un tiers en dessous de son niveau du 1^{er} janvier. Il s'est établi à 713 points : son plus bas historique depuis sa création en 1998.

Sur la ligne Asie-Europe, le taux de fret est passé au dessous des 300\$ par EVP en décembre 2015, un niveau proche du plancher historique atteint en octobre 2015 (231\$ par EVP). Les taux ont chuté de 47% en moyenne entre 2014 et 2015.

Graphique 4 : Indice China Containerized Freight Index (CCFI)

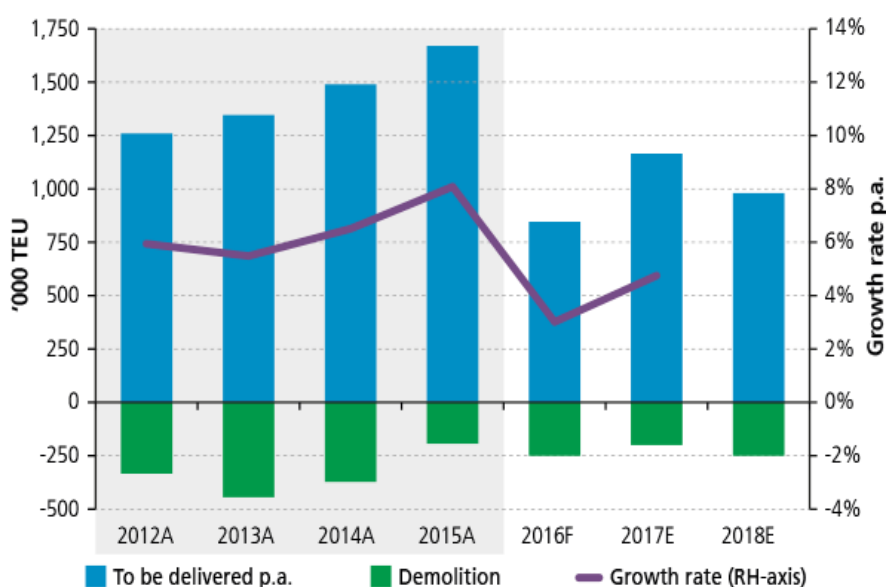


Au plan de l'offre, la capacité mondiale de transport au 31 décembre 2015, près de 20M d'EVP⁴, est en hausse annuelle de plus de 8%. Dans un marché déjà saturé, le secteur a reçu une livraison record de plus de 200 porte-conteneurs en 2015 pour un total de 1,7M d'EVP alors que seuls 200 000 EVP ont été mis en démolition. La flotte de porte-conteneurs désarmés a quintuplé en 2015, avec 1,36M d'EVP (333 porte-conteneurs), soit 5% de la flotte globale, ce qui est resté insuffisant pour diminuer la capacité déployée.

Le carnet de commandes est centré sur les porte-conteneurs de très grande taille, avec des commandes de navires de plus de 20 000 EVP par Maersk, Evergreen, MOL, Cosco et China Shipping. En 2015, 255 porte-conteneurs ont encore été commandés pour 2,3M d'EVP de capacité, plus du double des commandes de 2014. Le marché devrait recevoir en 2016 une capacité de transport supplémentaire de 850 000 EVP.

4 19,36 M de conteneurs EVP · bord de 5 153 navires, selon les données d'Alphaliner.

Graphique 5 : Evolution de la flotte de porte-conteneurs



(source : Bimco)

Une nouvelle phase de restructuration du secteur s'amorce une décennie après la vague des années 2000 (rachat de P&O Nedlloyd par Maersk, rachat de l'armateur canadien CP Ships par TUI).

En décembre 2015, CMA CGM a lancé une offre publique d'achat amicale sur l'ensemble des titres du groupe singapourien Neptune Orient Lines (NOL) pour un montant de 2,4 Md\$. NOL, qui opère dans le secteur des lignes régulières conteneurisées à travers sa marque APL, est un important armateur d'Asie du Sud-Est, classé au 13^{ème} rang mondial avec une flotte de 85 navires (540 000 EVP). Le groupe en difficulté depuis 2011, a enregistré une perte cumulée de 1,2 Md\$. L'ensemble aura un chiffre d'affaires combiné de 22 Md\$ (pour 29 000 salariés) et offrira une capacité de transport de 553 navires (2,3M d'EVP). Cette opération permettra à CMA CGM de renforcer sa position sur les lignes maritimes stratégiques, de prendre le premier rang sur les lignes transpacifiques (États-Unis, intra-asiatiques, Japon) tout en consolidant ainsi sa troisième place devant Evergreen. Le groupe aura un double hub en Asie du Sud-Est, à Singapour et à Port Kelang en Malaisie. L'approbation des autorités de la concurrence est attendue en 2016.

Cette opération de croissance externe s'explique par la recherche d'économies d'échelle alors que Maersk a privilégié une stratégie de croissance organique. NOL apparaît attractive en termes de synergies offertes et d'actifs supplémentaires. CMA CGM va notamment acquérir 34 navires qui ont moins de trois ans d'âge, suite au programme de renouvellement de la flotte de NOL.

Par ailleurs, la fusion probable entre COSCO (n°6 mondial avec 166 navires, 854 885 EVP) et China Shipping (n°7 mondial avec 126 navires, 698 700 EVP) va créer un nouvel opérateur de taille importante dans le secteur des lignes régulières. La nouvelle compagnie, qui devrait s'appeler China Cosco Shipping Corp Ltd, affichera un chiffre d'affaires estimé à plus de 40 Md\$, assez proche des 47,4 Md\$ réalisés par APM Maersk en 2013 et en 2014. La consolidation des deux opérateurs chinois donnera naissance au quatrième opérateur mondial devant Evergreen et Hapag-Lloyd.

Ces deux mouvements de consolidation vont modifier la composition des alliances Est-Ouest. L'acquisition de NOL, membre de l'alliance G6⁵, par CMA CGM, qui appartient à l'alliance Ocean Three⁶

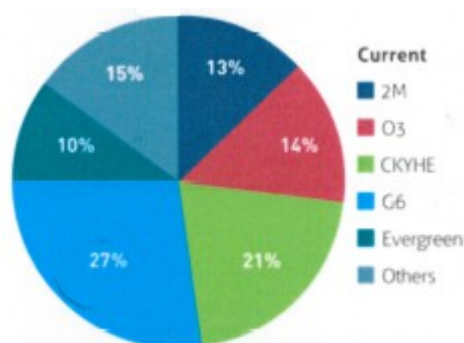
5 avec Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK et Orient Overseas Container Line.

6 avec United Arab Shipping Co et China Shipping.

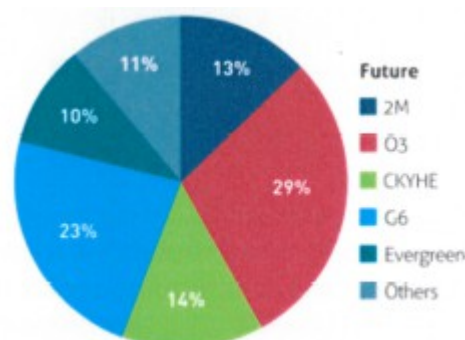
pourrait affaiblir le G6 même si APL n'en représente que 14%. *Ocean Three* pourrait bénéficier de la fusion entre COSCO et China Shipping. Elle deviendrait la plus grande alliance en termes de capacité de transport sur les lignes Asie-Côte Ouest des États-Unis en dépassant la capacité de G6.

Graphique 6 : Evolution des parts de marché sur les lignes Asie-Côte Ouest des États-Unis avant et après les mouvements de consolidation

Situation actuelle :



Situation après les consolidations :



(source : Lloyd's List)

Les autorités chinoises ont approuvé, fin décembre 2015, la fusion entre China Merchants Group (CMG) et Sinotrans, troisième compagnie nationale de transport maritime. China Merchants est un conglomérat d'État présent dans le transport maritime à travers sa filiale China Merchants Energy Shipping (CMES), spécialisée dans le transport pétrolier et gazier. Le groupe est également un acteur important dans la gestion des terminaux portuaires de conteneurs à travers sa filiale China Merchants Holdings International (CMHI) présente à Marseille, Le Havre, Montoir et Dunkerque.

CMA CGM

La dégradation du secteur a pesé sur les résultats du troisième trimestre mais le groupe a publié des résultats financiers stables pour l'ensemble de l'année. La marge opérationnelle est restée identique à celle de 2014. CMA CGM a progressé en termes de volumes transportés de 13M d'EVP (+6,3%). La marge opérationnelle s'est stabilisée dans un contexte de baisse chez les principaux concurrents. Le chiffre d'affaires est de 15,7 Md\$, pour un résultat d'exploitation de 911 M\$ (-6,4% également) et un résultat net de 567 M\$ (-2,9%).

La structure financière du groupe s'est progressivement consolidée depuis 2012. La dette nette ne représente désormais que 51% des fonds propres du groupe.

La capacité de transport (471 navires, contre 445 à fin 2014) a augmenté de près de 15% à 1,893M d'EVP. Au troisième trimestre 2015, le groupe a pris livraison du CMA CGM Bougainville et du CMA CGM Zheng He, navires de 18 000 EVP. Le CMA CGM Benjamin Franklin est entré en flotte au quatrième trimestre 2015.

Le groupe renforce son offre intra-européenne avec l'acquisition d'OPDR au 1^{er} juillet 2015. La Commission européenne a approuvé sans condition l'opération. OPDR (200 salariés, 200 000 EVP transportés en 2014) est un transporteur maritime appartenant au Groupe Bernhard Schulte, spécialiste des lignes maritimes Short Sea et des solutions logistiques porte-à-porte entre le Nord de l'Europe, les îles Canaries, la péninsule ibérique et le Maroc. OPDR sera la filiale de MacAndrews, compagnie de navigation européenne acquise par CMA CGM en 2002.

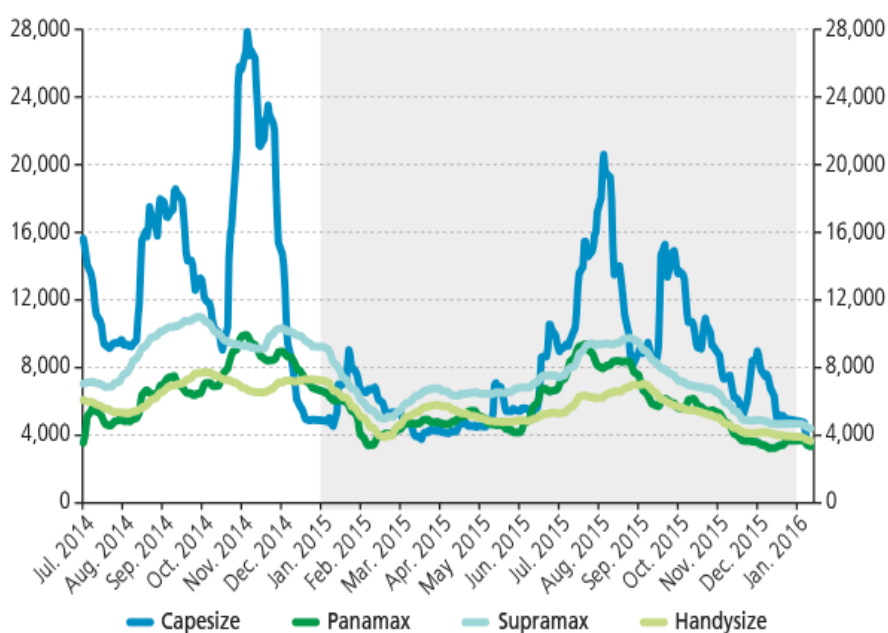
CMA CGM a continué à renforcer sa présence en Afrique avec notamment l'octroi en août 2015 d'une concession de 25 ans pour le terminal à conteneurs de Kribi au Cameroun.

2.2 Transport de vrac secs

Le marché de transport de vrac secs connaît actuellement une période de contraction très sévère en raison d'un fort déséquilibre entre l'offre et la demande sans perspective de reprise à court terme. Les analystes estiment que le redressement du secteur ne devrait intervenir que graduellement et lentement à partir de 2017 si la demande des pays asiatiques se redresse et si la flotte se stabilise à son niveau actuel.

Depuis août 2015, les taux de fret ont baissé continuellement : ils ont enfoncé le plancher des 4 000 \$/jour à la fin de l'année 2015 pour tous les types de vraquiers.

Graphique 7 : Taux de charte moyens par catégorie de navires entre 2014 et 2016

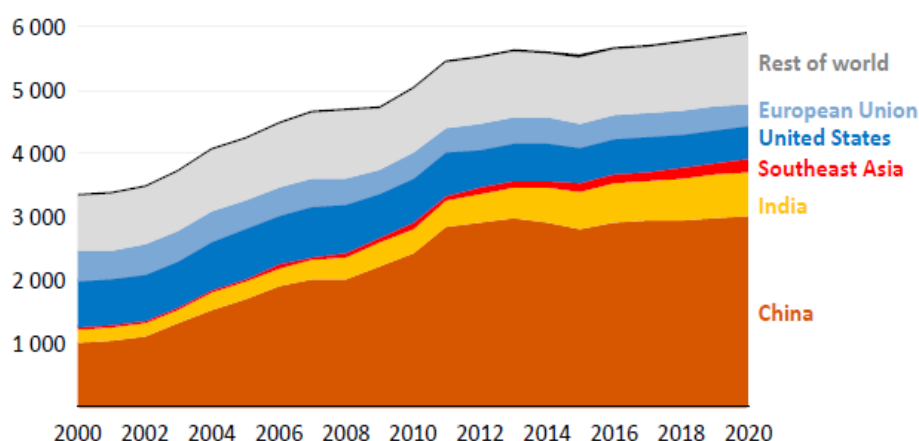


(source : Bimco, Baltic Exchange, Clarksons)

Du côté de la demande, le facteur déterminant est le ralentissement de la demande chinoise en matières premières. Selon l'AIE, la croissance de la demande chinoise de charbon devrait encore ralentir à +0,8% par an d'ici 2020 en raison de la transition économique et de l'intensification de sa politique environnementale. Ces importations de charbon impactent traditionnellement les taux d'affrètement des Supramax et des Panamax.

La croissance de la demande de charbon de l'Inde et des pays de l'ASEAN ne compensera pas le fléchissement de la demande chinoise. Les importations indiennes de charbon demeurent faibles et les perspectives se sont détériorées. En novembre 2015, elles ont chuté à 11,6 Mt, contre 22,6 Mt en novembre 2014. Le gouvernement Modi a décidé de développer la production domestique. Coal India Ltd a ainsi augmenté sa production de 9% en 2015 par rapport à 2014. En outre, l'Inde, qui envisage de porter à 40% d'ici 2030 la part des énergies non fossiles dans la production d'électricité, a décidé de développer son potentiel dans l'éolien offshore (capacité installée de 23,8 GW en juillet 2015 pour atteindre 75GW d'ici 2022). Les fermes éoliennes offshore devraient se situer dans les États du sud, notamment le Tamil Nadu.

Graphique 8 : Evolution de la demande de charbon (en Mt équivalent)



(source : IEA, *Medium Term Coal Market Report*, décembre 2015)

Pour le minerai de fer, une plus faible demande chinoise (qui a réduit de 2,3% sa production d'acier en 2015 : 803 Mt, contre 822 en 2014, selon les données de la World Steel Association) a entraîné la hausse des stocks dans les ports et affecté les taux de fret des Capesize sur toutes les routes. Le fléchissement des exportations australiennes de minerai de fer en provenance de Port Hedland (-1 Mt en octobre 2015 par rapport à octobre 2014) explique également en partie la faiblesse des taux.

Le Baltic Dry Index (BDI) a atteint au deuxième semestre 2015 des niveaux historiquement bas (à 484 points le 15 décembre 2015) et la chute de l'indice s'est poursuivie sans discontinuité au début de l'année 2016. La majorité des navires sont exploités en dessous de leur coût opérationnel, ce qui entraîne des pertes financières chez la plupart des opérateurs.

Graphique 9 : Baltic Dry Index



(source : Lloyd's List, Baltic Exchange)

Les mesures de régulation prises par les armateurs via la démolition, le report de livraisons ou des annulations de nouvelles commandes, s'avèrent encore insuffisantes et ne compensent pas les effets du ralentissement économique de la Chine et de la croissance récente de la flotte.

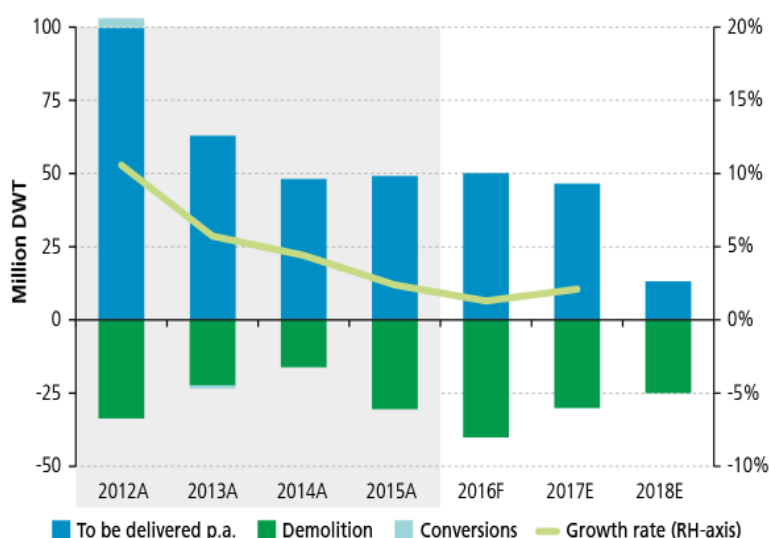
Le carnet de commandes commence à intégrer la crise du secteur. En 2015, 17,7M de tpi ont été commandés, le plus bas niveau depuis 2001. Alors que les financements bancaires sont devenus très sélectifs (du fait de la dépréciation des actifs et des faibles rendements), les armateurs ont freiné leurs commandes de navires neufs.

La démolition de vraquiers (Capesize) a atteint un niveau record en 2015, avec 359 vraquiers de plus de 20 000 tps envoyés à la ferraille pour un total de 27,7M tps. Les livraisons ont atteint 49M tps, ce qui donne une croissance de la flotte de 2,5% en 2015, la plus faible depuis dix ans.

Dans le segment des Capsize, 90 navires ont été mis en démolition, au plus haut niveau depuis 30 ans. Ce nombre n'est pas suffisant compte tenu de la croissance de la flotte ces dernières années. Les annulations et reports de commandes de nouveaux navires aident à compenser le déséquilibre. Selon le courtier Banchero Costa, un tiers des commandes a été reporté et 5% ont été annulées.

Du côté de l'offre, les armateurs étaient réticents à envoyer en démolition leur navire en raison de la baisse du prix de l'acier recyclé. Au premier semestre 2015, la moyenne annuelle de démolition était de 3,3M de tps (contre 1,3M de tps au premier semestre 2014).

Graphique 10 : Prévisions des taux de croissance de la flotte de vraquiers



(source : Bimco)

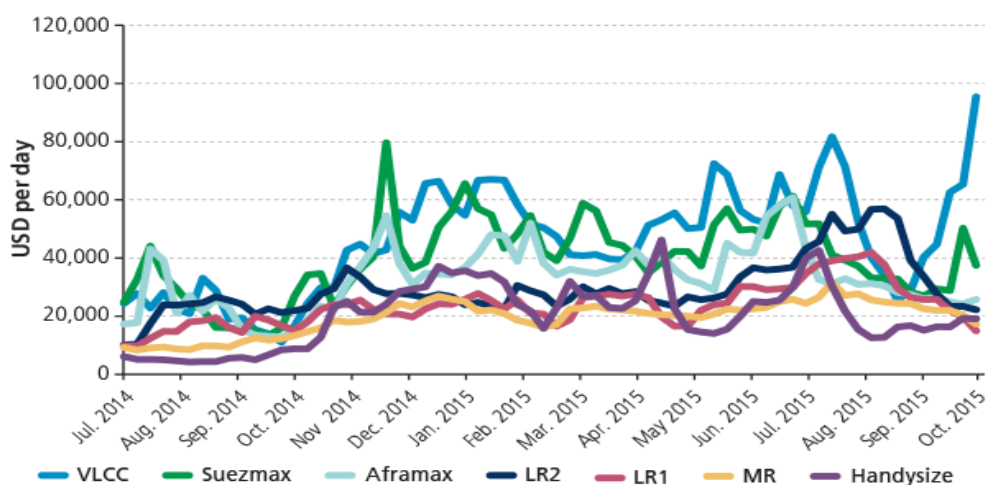
La surcapacité dans le secteur devrait être encore plus sévère en 2016. En conséquence, des faillites et des restructurations dans les armements maritimes de vrac sec devraient probablement survenir avant de revoir une offre de transport proportionnée aux besoins des économies en transition.

2.3 Transport pétrolier et de gaz

Le transport pétrolier

Dans un contexte global préoccupant, le secteur du transport pétrolier a fait exception en 2015. Les fondamentaux du marché (faible croissance de l'offre de transport et progression de la demande globale) ont permis de générer des revenus solides. L'année 2015 aura été la meilleure année pour le secteur depuis la crise de 2008 même si l'engouement progressif des investisseurs tend à réduire les perspectives de rendement.

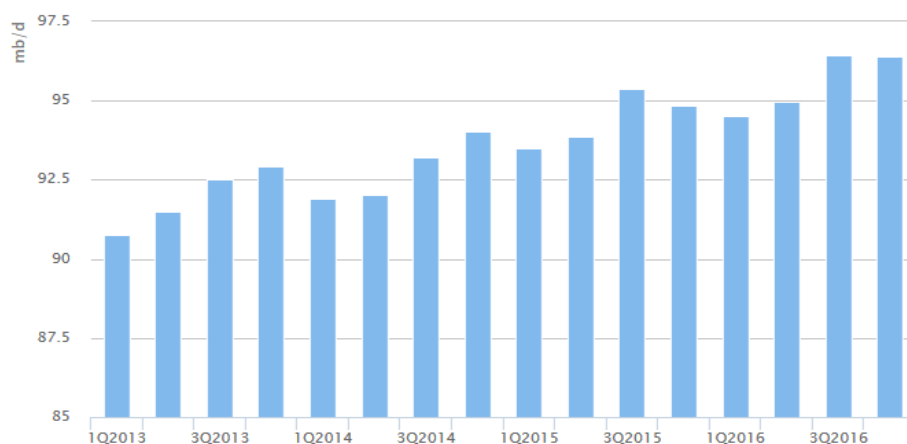
Graphique 11 : Revenus des transporteurs de brut et de produits pétroliers



(source : Bimco)

La progression de la demande pétrolière a marqué le pas en fin d'année. Cela est dû à la douceur exceptionnelle des températures depuis le début de l'hiver au Japon, aux États-Unis et en Europe, combinée avec la dégradation économique en Chine, au Brésil et en Russie. Par contre, le rythme élevé de l'ajustement a été surprenant. On notera qu'une baisse d'un million de barils/j induit une baisse de demande de transport d'environ 40 VLCC. Au-delà du fort ralentissement de l'économie chinoise en novembre 2015, la faiblesse de l'économie brésilienne a commencé à se faire sentir sur la demande des produits pétroliers.

Graphique 12 : Evolution de la demande mondiale de pétrole



(source : Agence internationale de l'énergie)

Du côté de l'offre, le faible niveau des commandes de navire depuis plusieurs années a contribué au dynamisme actuel du marché. Cette tendance s'est toutefois inversée durant les quatre derniers mois de 2015 lorsque les investisseurs se sont détournés du vrac. Le rythme des nouvelles commandes a doublé en 2015 ; cela représente une capacité supplémentaire de 11,4M de tpl qui s'ajouteront au marché.

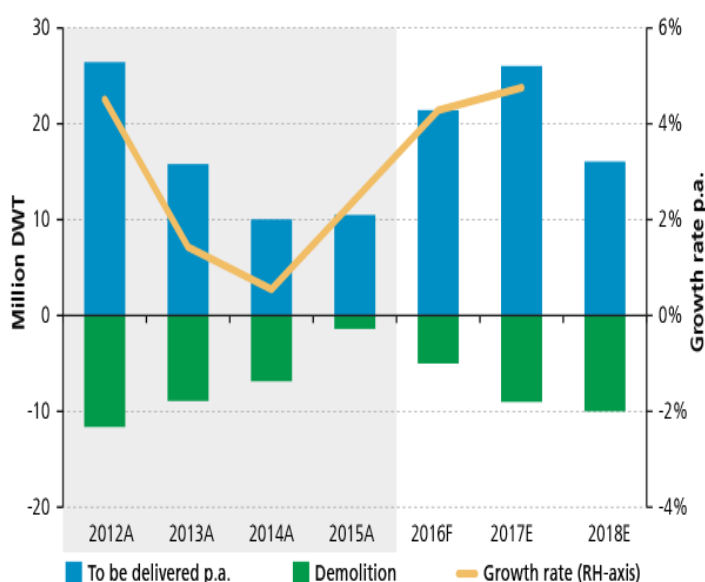
Le secteur du transport de pétrole brut

La Chine a poursuivi sa politique de stockage de pétrole brut. En décembre 2015, ses importations de pétrole ont atteint un niveau record de 7,8M de barils/j, en hausse de 9,3% par rapport à décembre 2014. Sur l'année 2015, les importations chinoises de pétrole ont augmenté de 8,8%, atteignant un niveau total de 335,5 Mt. Ces flux destinés à accroître les réserves ne préjugent cependant pas de la demande chinoise en 2016.

Du côté de l'offre, le carnet de commandes s'est rempli pendant toute l'année 2015 : 35M de tpl ont été commandées, dont 66 VLCC. La tendance la plus significative est l'engouement pour les Aframax avec 57 commandes enregistrées en 2015, le nombre le plus élevé depuis 2006. L'année 2016 devrait être marquée par l'accélération de la croissance de la flotte de transport de pétrole brut qui atteindrait 5,9%.

Euronav, l'armateur belge qui possède une flotte de 56 tankers, dont six VLCC sous pavillon français, a profité du nouveau contexte favorable du marché pétrolier. La société a enregistré, en 2015, un chiffre d'affaires de 846,5 M\$, qui représente quasiment le double de celui de l'année précédente (473,9 M\$).

Graphique 13 : La forte croissance de l'offre de transport de pétrole brut estimée en 2016



(source : Bimco)

Le secteur du transport de produits pétroliers raffinés

En 2015, la situation du marché a été favorable pour les transporteurs de produits pétroliers raffinés. Les revenus se sont consolidés. Les taux pour les navires de 100 000 tpl (de type LR2) sur la route Moyen-Orient - Japon ont atteint 31 000\$ par jour au cours des neuf premiers mois de l'année 2015.

Du côté de la demande, les raffineries poursuivent leur production à plein régime stimulée par l'amélioration de leurs marges grâce à la baisse des cours du pétrole. Le secteur du raffinage chinois a exporté, en décembre 2015, 4,3 Mt de produits pétroliers (essentiellement de l'essence et du diesel) ; cela représente une hausse annualisée de 53%. La Chine a exporté plus de 36 Mt de produits pétroliers

en 2015, (+22% par rapport à 2014). Le développement des capacités de raffinage en Chine (+1,1M de barils/j entre 2014 et 2017), en Inde et au Moyen-Orient (+1,2M de barils/j) offrent des opportunités pour le transport sur de longues distances au profit des LR. Les exportations de naphte à partir des États-Unis devraient augmenter dans les prochaines années.

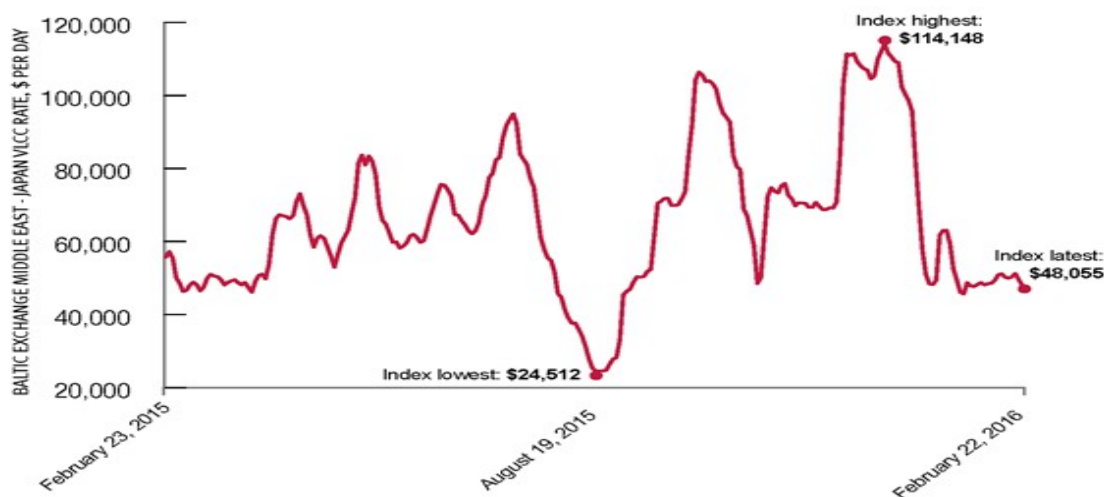
Au plan de l'offre, le ralentissement de la croissance de la flotte depuis plusieurs années soutenait l'activité du secteur. Mais les cadences rapides de livraison de navires devraient peser sur les taux de fret dans les prochains mois. Ainsi, 217 transporteurs de produits pétroliers raffinés arriveront sur le marché en 2016 (dont 69 LR et 109 MR), contre 168 en 2015 (27 LR et 77 MR). La croissance de la flotte devrait atteindre 8% en 2015 et en 2016, contre 3% en 2014. Des tonnages supplémentaires du fait de la reconversion de chimiquiers (« *swing navires* ») devraient encore augmenter la flotte de transport de produits pétroliers.

Le transport gazier

Le marché du transport gazier est aussi sensible aux variations des cours du pétrole, en particulier lorsqu'ils s'avèrent plus compétitifs que ceux du GNL. La forte croissance de la flotte gazière a fini par générer un risque de surcapacité préjudiciable aux investissements récents.

Selon les données de Clarksons, 52 navires gaziers seront livrés tout au long de l'année 2016. L'afflux de ces nouveaux tonnages va peser sur les taux de fret. Les revenus moyens des VLGC sur la route Moyen-Orient - Japon, qui ont été de 66 700\$ par jour en 2015, devraient baisser à 55 700\$ par jour en 2016.

Graphique 14 : Evolution des revenus des VLGC sur la route Moyen-Orient - Japon



(source : Lloyd's List, Baltic Exchange)

Alors que les nouveaux sites de production vont entrer prochainement en activité (Gladstone et Australia Pacific), les interrogations portent sur la demande de GNL. Alors que l'Asie représente le principal foyer de consommation, à concurrence de 75%, la croissance de la demande a connu des soubresauts dans des pays traditionnellement importateurs comme le Japon, la Corée du Sud et la Chine. Ainsi, les importations chinoises de GNL ont baissé de 4%, à 12,8 Mt, sur les huit premiers mois de 2015, reflétant le ralentissement de la demande de gaz en tant que source d'énergie.

Les commandes de navires ont continué malgré l'atonie du marché. 143 nouveaux navires gaziers

ont été commandés en 2015. La flotte devrait augmenter de 9,2% en 2015 et 8,8% en 2016.

La croissance de la production australienne de GNL a cependant envoyé un signal encourageant. Woodside Petroleum, qui contribue pour une large part à la production australienne, a augmenté sa production de 6,4% au quatrième trimestre 2015. L'Australie est un pays crucial pour le marché de transport gazier, le GNL étant le troisième produit exporté, derrière le minerai de fer et le charbon. 40 navires gaziers sont chargés mensuellement en Australie. Les exportations de GNL devraient atteindre 83 Mt d'ici 2017, contre 33 Mt actuellement ; cela ferait de l'Australie le plus grand exportateur de GNL, devant le Qatar.

2.4 Le transport maritime de courte distance

2.4.1 Les liaisons transmanche

Le Détroit

Si l'activité sur le Détroit a reflété la dynamique de la reprise économique britannique en 2015, l'actualité a surtout été marquée par un recul du trafic de ferries en raison de la pression migratoire et du blocage des navires Berlioz et Rodin suite à la cessation d'activité de MyFerryLink, le 29 juin 2015.

Néanmoins, l'activité fret est restée soutenue. Ainsi, la compagnie P&O Ferries a enregistré une forte progression de ses volumes entre Calais et Douvres, avec près de 1 340 000 unités transportées en 2015, (+22%). Concernant son concurrent Eurotunnel, le trafic des navettes poids lourds a progressé de 3% (+1 483 741 unités).

Concernant MyFerryLink, le protocole d'accord de sortie de crise, signé le 31 août 2015, avait prévu, pour les 487 salariés concernés, la création de 402 emplois par Eurotunnel et DFDS. Depuis le 15 septembre 2015, les ferries Berlioz et Rodin (rebaptisés respectivement Côte des Flandres et Côte des Dunes) ont été loués à DFDS. Le groupe Eurotunnel a décidé de céder son dernier navire, le Nord-Pas-de-Calais, après la décision de la Cour suprême britannique du 16 décembre 2015 lui interdisant d'opérer un service maritime entre Dunkerque et Douvres.

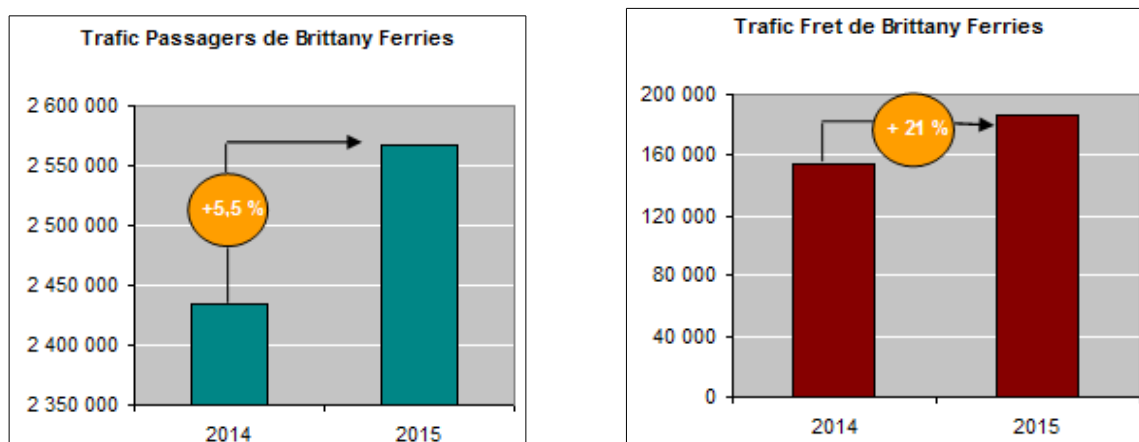
Dieppe-Newhaven

Le contrat de délégation de service public détenu par DFDS Seaways arrivait à échéance le 31 décembre 2015. Il a été prolongé de deux ans, suite à un avenant, signé le 11 décembre 2015, entre le Syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche (SMPAT) et DFDS France. Cette décision a conditionné la mise en place de la régie personnalisée. Elle a également été assortie d'un engagement de l'opérateur à effectuer des travaux sur les deux navires (Côte d'Albâtre, Seven Sisters) afin de mettre les moteurs en conformité avec l'annexe VI de la convention Marpol et de réaliser de nouveaux aménagements intérieurs.

Manche Ouest

Brittany Ferries confirme son redressement au terme d'un exercice 2015 positif : le chiffre d'affaires de 467 M€ a progressé de 12%. L'activité passagers est en nette progression (+5,5%) par rapport à l'année 2014, soit une hausse de plus de 130 000 passagers. Au total, la compagnie a transporté 2 568 000 passagers sur l'ensemble de ses lignes. L'activité fret, qui représente 20% du chiffre d'affaires de la compagnie, a progressé de 21% en 2015, soit 32 000 poids lourds de plus.

Graphique 15 : Activité de Brittany Ferries sur l'exercice 2014-2015



(Source : Mission Flotte de commerce, données de Brittany Ferries)

La compagnie poursuit son programme industriel d'adaptation des navires aux normes environnementales (Marpol Annexe VI) pour un coût global de 80 M€. En décembre 2015, le ferry Mont-Saint-Michel équipé de scrubbers hybrides, a finalisé les essais en mer. Ce sera le quatrième navire (après le Normandie, le Cap Finistère et le Barfleur) à bénéficier de la technologie de réduction des émissions de soufre.

2.4.2 Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse

Un an après que la SNCM a été placée en redressement judiciaire en novembre 2014, le tribunal de commerce de Marseille a retenu, le 20 novembre 2015, l'offre de reprise de la compagnie par le transporteur Patrick Rocca, pour un prix de cession de 3,7 M€. Son offre prévoit la reprise de 845 salariés (sur 1 450). Trois propositions de reprises avaient été déposées : celle de Baja Ferries, Ferries de France et Corsica Maritima (collectif d'entreprises corses). La SNCM est devenue Maritima Ferries le 5 janvier 2016.

De son côté, le consortium Corsica Maritima a lancé, le 4 janvier 2016, une nouvelle liaison de fret entre la Corse et le continent, avec la compagnie Corsica Linea qui arme le Stena Carrier, cargo battant pavillon danois. Le Stena Carrier effectuera trois rotations hebdomadaires entre Bastia et Marseille. Le consortium a annoncé, le 4 janvier 2016, la mise en service d'une seconde ligne, début février, entre Marseille et Ajaccio. Elle a fait l'acquisition de l'Antares qui sera rebaptisé Corsica Linea Uno.

2.5 Les activités dans le secteur de la croisière

Le secteur de la croisière poursuit sa croissance en 2015 et en 2016. Selon des données de l'Association internationale des compagnies de croisières (Cia), près de 24M de passagers sont attendus en 2016, contre 15M il y a dix ans. L'Asie et l'Australie connaissent les plus fortes croissances du secteur.

La compagnie italo-suisse MSC Croisières (1,7M de passagers en 2015, douze navires) envisage de

doubler sa capacité d'ici 2022, avec sept nouveaux paquebots qui entreraient progressivement en service. Elle ambitionne de transporter 3,4M de passagers en 2022. La France fait partie des marchés où la compagnie souhaite particulièrement se développer.

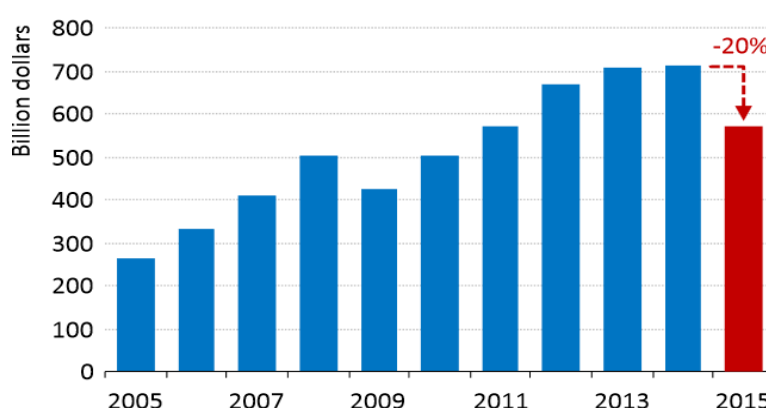
Désormais filiale d'Artémis, la holding du groupe Pinault, Ponant devrait réaliser de bons résultats en 2015. Le chiffre d'affaires devrait atteindre 150 M€, contre 120 M€ en 2014, et le nombre de passagers transporté sur ses cinq paquebots sous pavillon français, avoisiner les 30 000, contre 23 000 en 2014.

Compte tenu des perspectives de marché favorables, la compagnie accélère son plan de développement avec des destinations élargies en cours d'étude (retour en Amazonie et aux Seychelles, un développement aux Kimberley, en Nouvelle-Guinée, aux Maldives, à partir de 2018). La construction de nouveaux navires serait prévue.

2.6 Les activités de services maritimes

Les activités de services maritimes traversent une crise suite à la réduction des investissements des compagnies pétrolières depuis deux ans. Les investissements dans les nouveaux projets ont chuté de 20% en 2015 par rapport à 2014. Selon l'AIE, cette pression à la baisse continuera à s'exercer en 2016.

Graphique 16 : Investissements pétroliers et gaziers entre 2005 et 2015



(source : Agence internationale de l'énergie)

Face à cette situation, les groupes français Technip et CGG ont, respectivement, annoncé en 2015 la suppression de 6 000 et 2 930 postes. Le nouveau plan de restructuration de BP prévoit de réduire ses effectifs de 4 000 personnes en 2016 et 2017, dont 600 pour ses activités en Mer du Nord.

La flotte offshore pétrolière de Bourbon

En 2015, Bourbon a réalisé un chiffre d'affaires ajusté de 1,4 Md€ à taux de change courants en hausse de 1,1% (mais en baisse de 8,6% en taux de change constants). Le résultat d'exploitation a baissé de 54,5% et le résultat net est passé dans le négatif (-76,6 M€). Si le groupe a réduit sa dette en poursuivant son programme de cession, l'investissement a sensiblement reculé en 2015.

Bourbon opérait, au 31 décembre 2015, une flotte de 511 navires. La réduction des coûts

opérationnels est devenue une priorité pour la société qui cherche à s'adapter aux difficiles conditions de marché. A la fin de l'année 2015, 44 navires de service ont été désarmés.

Activité Subsea et prospection pétrolière

Technip a obtenu en 2015 des résultats en ligne avec les attentes, avec un carnet de commandes de 17 Md€ et un large portefeuille de métiers. Le chiffre d'affaires du groupe a atteint 12,2 Md€, en hausse de 14%. Le résultat opérationnel courant a augmenté de 20%, à 987 M€. Le résultat net s'est établi à 45,1 M€ en 2015, presque divisé par dix par rapport à 2014 où il avait atteint 436,6 M€, compte tenu des charges exceptionnelles liées au plan de réduction des coûts annoncé en juillet 2015. Le groupe envisage d'accroître son objectif d'économies de 830 M€ à 1 Md€.

Pour optimiser le coût de ses projets, le groupe a adopté une approche intégrée grâce à une stratégie d'alliance, comme celle conclue en mars 2015 avec FMC Technologies, groupe américain spécialisé dans les têtes de puits, pompes et équipements sous-marins. Les deux groupes ont créé une coentreprise (Forsys Subsea) pour concevoir ensemble des systèmes d'exploitation. Cette alliance a remporté deux contrats en 2015 et un autre en 2016 pour le champ Trestakk auprès de Statoil.

CGG, société française spécialisée dans les études et équipements sismiques pour la prospection pétrolière, a enregistré au troisième trimestre 2015 une perte nette à 1,07 Md\$, pour un chiffre d'affaires de 470 M€, après avoir perdu 115 M\$ au premier semestre. La perte est essentiellement liée à des charges exceptionnelles (dépréciation d'actifs) qui ont atteint 950 M\$ au troisième trimestre 2015. La dette du groupe s'élève à 2,5 Md\$.

Face à ces difficultés, le groupe a décidé, en novembre 2015, de désarmer toute la flotte française exploitée en joint-venture (GeofielD) avec Louis-Dreyfus Armateurs. Les six navires désarmés⁷ embarquaient 82 officiers français. Le groupe conserve en exploitation cinq navires sous pavillon norvégien en joint-venture avec Eidesvik.

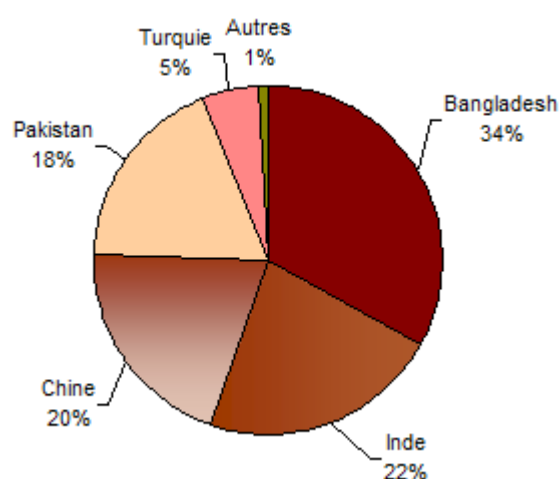
L'activité de services de Louis Dreyfus-Armateurs

Au second semestre 2015, Louis Dreyfus-Armateurs a réalisé les opérations de pose de fibres optiques (44 km) à Port Hedland en Australie dans le cadre du projet Fizroy. Ce projet concerne l'installation du plus grand réseau de fibres optiques en Australie (17 000 km) développé par la société Nextgen Group.

3. Le marché de la démolition

Selon les données de l'ONG Shipbreaking Platform, 768 navires (soit 20,4M de tpl) ont été déconstruits en 2015. En tonnage, le Bangladesh a été le premier marché de démolition des navires, avec 6,7M de tpl démolis, devant l'Inde (4,5M de tpl), la Chine (4,1M de tpl), le Pakistan (3,7M de tpl) et la Turquie (1M de tpl).

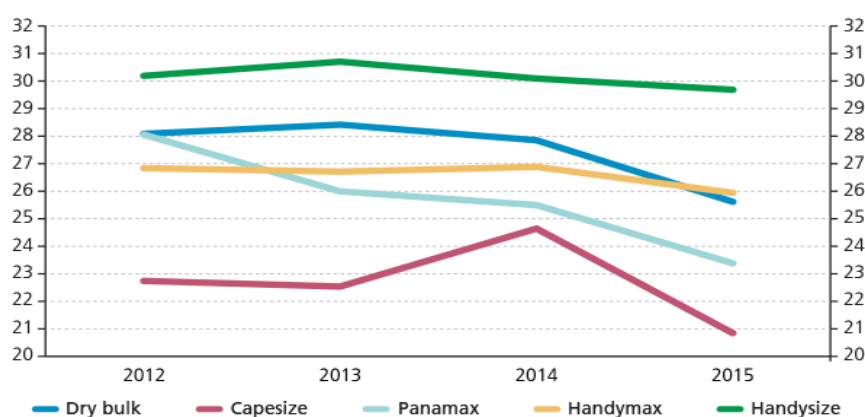
Graphique 17 : Le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan, la Chine et la Turquie concentrent 99% des navires démolis



(source : Mission Flotte de Commerce, données de Shipbreaking Platform)

En raison des difficultés de leur secteur, les vraquiers ont constitué la principale catégorie de navires envoyés à la démolition, notamment sur le segment des Capesize (15,5M de tpl, soit plus de la moitié des 30 Mt de vraquiers démolis en 2015). Ces niveaux sont élevés par rapport aux années précédentes (4,2M de tpl en 2014 et 7,9M de tpl en 2013, 12M de tpl en 2012). La moyenne d'âge des Capesize en fin de vie a fortement chuté : 21 ans en 2015, contre 25 ans en 2014. La moyenne générale toutes catégories (porte-conteneurs, vraquiers, transport pétrolier, etc.) est de 28 ans.

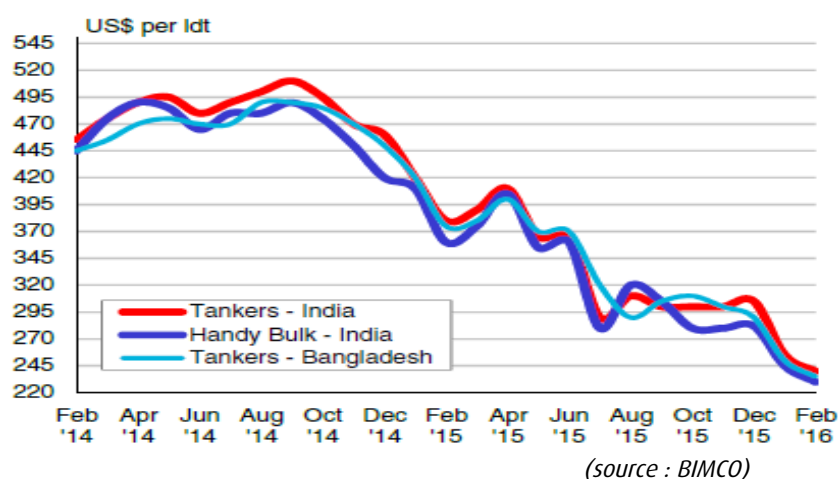
Graphique 18 : Âge moyen des vraquiers envoyés à la démolition



(source : BIMCO)

Toutefois, 2015 a été globalement l'année la plus faible pour la démolition depuis 2010. Malgré les mesures de soutien (programme *Scrap & Build* chinois), l'atonie du secteur est principalement liée à la baisse des prix de l'acier recyclé. La tonne d'acier est passée en un an de 400\$ à moins de 300\$ dans le sous-continent indien. En ce sens, ce marché n'a pas pu jouer son rôle de régulateur de l'offre de transport mondiale, ni réduire les surcapacités généralisées dans la plupart des segments de la flotte marchande.

Graphique 19 : Evolution du prix de l'acier recyclé



4. L'assurance et le financement

4.1 Assurance

En dépit du coût très élevé pour les assureurs des explosions survenues dans le port chinois de Tianjin en août 2015 (2Md\$ selon le réassureur Swiss Re, voire davantage selon d'autres estimations), les primes P&I, corps et facultés ont globalement été modérées en 2015. La chute du prix des matières premières, qui a réduit la valeur des cargaisons, la baisse d'activité liée au ralentissement économique en Chine et le développement de l'offre sur le marché de l'assurance ont probablement contribué à diminuer les coûts d'assurance.

4.2 Financements

L'année 2015 avait débuté avec succès par l'introduction en bourse d'Euronav qui a pu lever 229 M\$. Le second semestre a été plus mitigé avec l'introduction de Gener8 Maritime, fin juin 2015, en-deçà des attentes⁸, et l'opération décevante d'Hapag-Lloyd en octobre 2015 dans un climat d'inquiétude général, alimenté par l'avertissement sur les résultats de Maersk. Hapag-Lloyd n'a levé que 300 M\$ de capitaux, un niveau en-deçà des montants attendus⁹ après deux tentatives infructueuses en 2004 et 2009.

Du côté du financement bancaire, des signes récents d'intérêt des banques européennes pour le

⁸ 190 M\$ contre 246 M\$ initialement attendus.

⁹ 500 M\$.

financement maritime ont redonné des signes d'intérêt mais elles sont concurrencées par les banques asiatiques. L'exposition des banques européennes a décliné ces cinq dernières années et a représenté 62% du montant global de financement en 2015, contre 83% en 2010¹⁰.

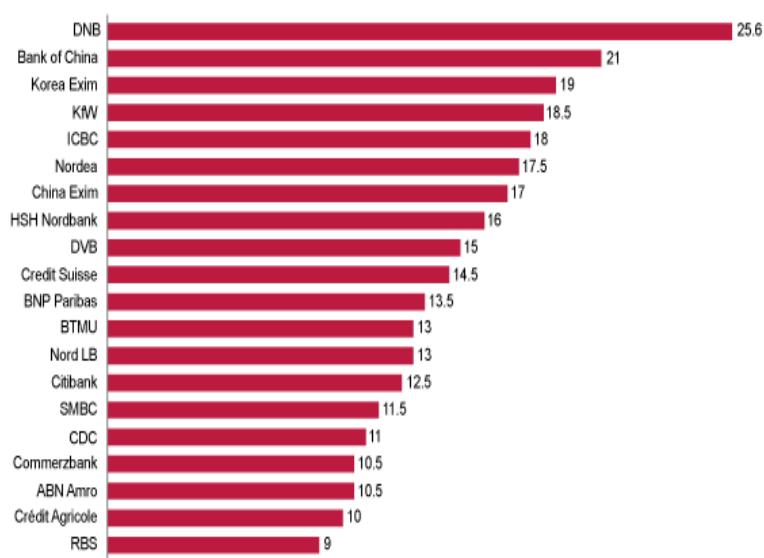
Graphique 20 : Exposition des banques européennes dans le financement maritime (en % du montant global)



(source : Lloyd'List, Petrofina Bank Research, novembre 2015)

La banque norvégienne DNB reste la plus grande banque dans le financement maritime, avec un portefeuille évalué à 25,6 Md\$, suivie de Bank of China (21 Md\$) et Korea Exim (19 Md\$). Des banques françaises conservent de bonnes positions : BNP Paribas (13,5 Md\$), Crédit Agricole (10 Md\$). Le montant global du financement maritime est évalué à 475 Md\$ en novembre 2015.

Graphique 21 : Les 20 premières banques dans le financement maritime



(source : Lloyd'List, Petrofina Bank Research, novembre 2015)

Au cours des deux prochaines années, la dette bancaire pourrait rester la source de financement privilégiée pour les armateurs, suivie des marchés financiers et des fonds d'investissement, d'après l'enquête réalisée en juillet 2015 par Norton Rose Fulbright¹¹. Les investissements dans le secteur maritime seraient ciblés sur la consolidation, par le biais de fusions-acquisitions ou la création de

10 Petrofina Bank Research, novembre 2015.

11 « The way ahead », Norton Rose Fulbright, Juillet 2015.

coentreprises et d'alliances. Les investissements consacrés à la diversification sectorielle et géographique, aux nouveaux navires et aux innovations technologiques sont en retrait. Pour les armements qui contractent régulièrement de la dette bancaire, les conditions d'octroi se sont durcies.

Même si l'emprunt bancaire demeure dominant, le contexte actuel de crise favorise comme dans d'autres secteurs la recherche d'autres modes d'endettement. En ce sens, les émissions d'obligations sont également une source importante de financement pour les armateurs. Leur profil de risque correspond aux besoins des investisseurs à long terme qui sont à la recherche de solutions alternatives aux obligations souveraines. Ce type de financement est toutefois réservé aux entreprises apportant suffisamment de garanties aux prêteurs (niveau élevé de capitaux propres, bonne réputation sur les marchés).

De même, les actions privilégiées, instruments de financement intermédiaires entre les obligations et les actions ordinaires, sont plus attractives pour les compagnies maritimes, compte tenu de leur profil de risque spécifique (dividende fixe garanti, remboursement prioritaire en cas de liquidation de l'entreprise) : cinq compagnies différentes couvrant les grands segments du secteur de transport maritime (conteneurisation, transport pétrolier et gazier, offshore) ont déjà levé un montant total de 505 M\$ sur les dix premiers mois de 2015, contre 643 M\$ en 2014. Les actions privilégiées offrent une alternative pour trouver de nouvelles sources de capitaux propres sans diluer l'actionnariat ordinaire de l'entreprise.

**Ministère de l'Environnement,
de l'Énergie et de la Mer**
Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer
Direction des Affaires maritimes
Mission de la Flotte de Commerce
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Tél. : +33 (0)1 40 81 21 22

