

ANALYSE DE LA CONJONCTURE ECONOMIQUE: LE TRANSPORT MARITIME AU 2^{EME} SEMESTRE 2009

1. CONTEXTE GLOBAL.....	1
1.1 Situation économique globale.....	1
1.2 Situation économique globale du secteur maritime.....	2
<i>Tendances et prévisions : analyser la crise</i>	2
<i>L'état du secteur: quantifier la crise</i>	2
<i>Les dernières évolutions de trafics: les différents modes de transport face à la crise économique</i>	3
2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE.....	4
2.1 Transport de conteneurs: le contexte concurrentiel / CMA CGM – HAPAG LLOYD – MAERSK FACE A LA CRISE	4
<i>Effets de la crise sur les principaux armateurs européens</i>	5
<i>La situation économique-financière de Hapag Lloyd</i>	5
<i>La situation économique-financière de Maersk</i>	6
<i>La situation économique-financière de CMA CGM</i>	6
2.2 Transport de vracs secs	7
2.3 Transport roulier	9
2.4 Pétrole et gaz.....	10
2.5 Activités offshore	11
2.6 Transport de passagers	13
2.7 Yachting professionnel.....	15
2.8 Construction navale	15
3. CONCLUSIONS	15

1. CONTEXTE GLOBAL

1.1 Situation économique globale

L'effondrement de la demande, commencé en 2007 avec l'éclatement de la bulle immobilière américaine liée aux *subprimes* aux États Unis et l'entrée, fin 2008, de l'Europe en récession, s'est rapidement répercuté sur les pays émergents en 2009. La Russie a perdu ses recettes énergétiques, l'Inde reste largement en dehors des échanges internationaux, le Brésil est affecté par la crise et même la Chine a subi une contraction importante de ses exportations de biens manufacturés sous l'effet de la chute des secteurs immobilier et automobile en Europe, aux États Unis et au Japon. Comme le constate l'ISEMAR, toutes les économies émergentes ont pu se rendre compte de leur dépendance à la demande et aux investissements des pays développés. Dans ce contexte de crise des commerces mondiaux, tous les secteurs de l'industrie maritime sont touchés : les compagnies de transport maritime, qui ressentent les effets d'une chute continue des taux de fret depuis les premiers mois de 2008, les activités portuaires, impactées par la baisse des trafics, la construction navale, qui paye le prix d'un arrêt brutal des commandes.

Les faibles signes de reprise économique sur les marchés ces derniers mois laissent des questions ouvertes quant aux évolutions futures des économies. Pour élaborer des prévisions, il faut au préalable

savoir si les phénomènes observés depuis début 2008 sont le produit d'un cycle économique ou une rupture structurelle défavorable. Dans le premier cas, fruit normalement des réactions de la politique monétaire aux tensions inflationnistes qui apparaissent après une période de croissance ou à des erreurs d'anticipation des agents économiques (qui en particulier investissent trop), l'économie retrouve – après le cycle – sa situation normale antérieure. Dans le cas d'une rupture structurelle, il y a un arrêt définitif d'une tendance. Selon certains analystes (Natixis, Service de la Recherche Économique – par exemple), la crise actuelle est le fruit à la fois d'une composante cyclique (excès d'investissements) et d'une composante de rupture structurelle (arrêt de la hausse du taux d'endettement du secteur privé). Or, les signes de reprise constatés au 2^{ème} semestre 2009 (début de remontée des mises en chantier, par exemple) semblent bien marquer la disparition progressive de la composante cyclique, mais le passage d'une dynamique d'endettement du secteur privé à une dynamique de désendettement est censée réduire durablement la croissance.

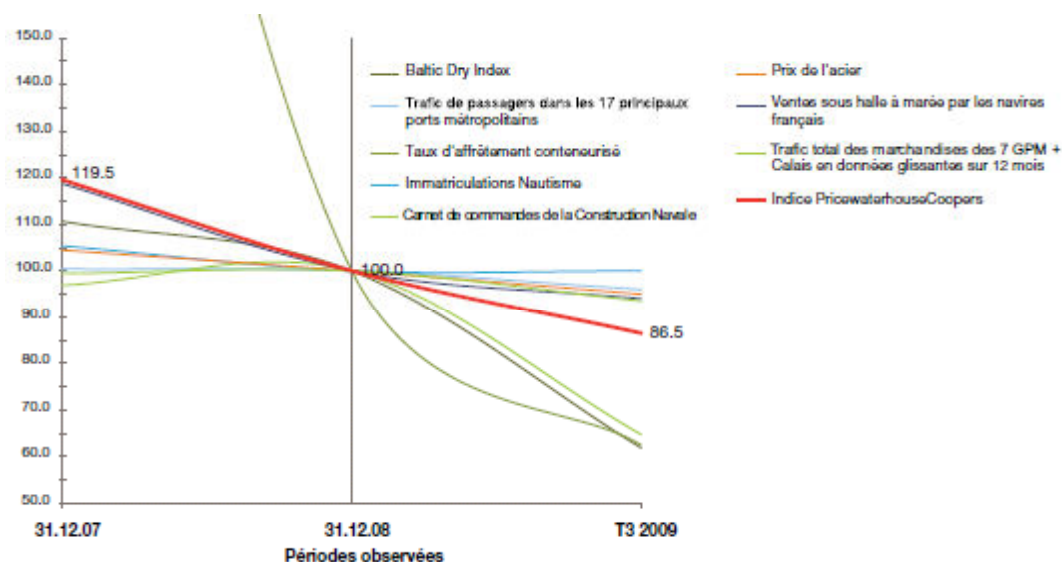
1.2 Situation économique globale du secteur maritime

Tendances et prévisions : analyser la crise

Le secteur maritime semble bien répondre à ce constat. La crise du secteur serait, en effet, le fruit à la fois de la contraction de la demande mondiale et d'un sur-investissement reposant sur le pari que les armateurs ont fait ces dernières années sur la poursuite de la croissance. Or, après une chute vertigineuse des taux de fret depuis fin 2008, les prix du transport maritime sont repartis à la hausse en octobre 2009, accompagnés de quelques signes encourageants de reprise économique mondiale. Néanmoins, la situation très variable d'une zone géographique à l'autre fait douter de la pérennité de ce rebond. Plusieurs experts et opérateurs du secteur s'accordent à penser que la demande sera inférieure à l'offre pour encore quelque temps, ce qui rendra nécessaire de continuer à désarmer des navires et à rendre ceux qui ont été loués. Si le marché européen est particulièrement affecté, les constats sont les mêmes dans les zones géographiques bénéficiant d'un meilleur trafic (routes du Pacifique et zone Atlantique). Selon les analystes de l'agent maritime Fearnleys, l'augmentation des prix dans ces régions – due à la forte activité économique – ne ferait qu'accroître un fossé entre ce que les propriétaires de navires demandent et ce que les affréteurs sont prêts à payer. Pour Jim Lennon, analyste chez Macquarie, « cette hausse des prix devrait continuer sur les quatre ou cinq prochains mois, le temps de sortir de l'hiver », où le besoin de combustible est plus intense et les difficultés pratiques d'approvisionnement plus grandes. Mais, au retour du printemps, l'analyste voit un nouvel élément de modération faire son apparition : « L'avenir du transport maritime reste terne pour 2010, du fait d'un grand nombre de navires devant rentrer en service sur cette période ».

L'état du secteur: quantifier la crise

L'indice de l'économie maritime construit par le cabinet d'étude Pricewaterhouse Coopers montre qu'entre fin 2007 et la fin du 3^{ème} trimestre 2009, **la régression de l'activité économique maritime en France a atteint un taux avoisinant -25%**. L'ensemble des variables prises en compte dans l'indice de synthèse de l'économie maritime est en recul: le Baltic Dry Index (BDI), le trafic passagers dans les 17 principaux ports métropolitains, le taux d'affrètement conteneurisé, les immatriculations du nautisme, le carnet de commandes de la Construction navale, l'évolution du cours de l'acier, les ventes sous halle à marée et le trafic total des marchandises dans les 7 Grands Ports Maritimes de métropole plus le port de Calais ont connu une détérioration moyenne de -10%. L'analyse désagrégée des paramètres montre que c'est surtout le **taux d'affrètement conteneurisé** qui a connu une dégradation vertigineuse, de **-38,5%** entre le 31/12/2007 et le 30/09/2009. Plus globalement, les taux de fret, quelle que soit l'activité de shipping, ont montré une extrême volatilité.



Source : Pricewaterhouse Coopers (2009)

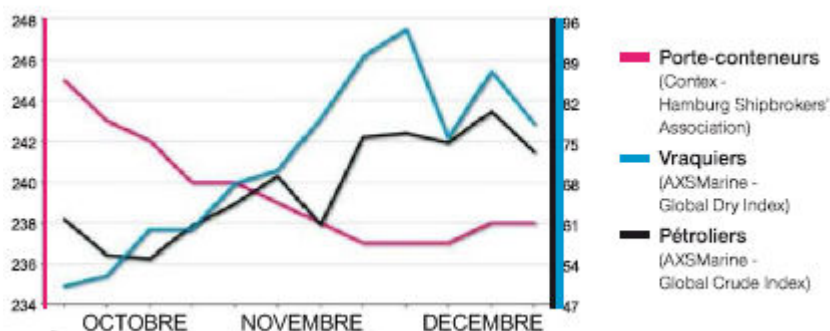
Ainsi, si globalement l'année 2009 se caractérise par la richesse du point de vue de la détermination d'une **stratégie politique maritime nouvelle et ambitieuse pour la France**, cette détermination **se heurte à une conjoncture particulièrement difficile**, qui a réduit les marges de manœuvre de l'État et des acteurs économiques. La situation actuelle du secteur du transport maritime se caractérise par un **fort déséquilibre entre la demande et l'offre**. Face à la chute des échanges et de la consommation mondiale induite par la crise, le shipping mondial présente une surabondance d'offre. Cela est le résultat de l'augmentation exponentielle de nouvelles commandes encouragées par une décennie de forte croissance économique et par des régimes d'aides particulièrement favorables ces dernières années, ayant incité les opérateurs à investir pour offrir des capacités de transport de plus en plus importantes (pour le conteneur, ces trois dernières années, 106 Mds \$ ont été investis en navires dans un contexte de prix à la hausse, qui se sont ensuite effondrés avec la crise). Face à la situation de surcapacité que traverse le secteur, les compagnies adoptent **plusieurs mesures : rationalisation des services (via des regroupements de lignes ou le renforcement des partenariats entre compagnies, échanges d'espaces), restitution de navires arrivant en fin de charte d'affrètement, réduction de la flotte (destruction et désarmement), pratique du slow streaming...** L'impact de toutes ces pratiques reste néanmoins limité par des carnets de commandes encore loin d'être absorbés : selon Armateurs de France, 35% de la flotte actuelle va arriver dans les mois et années à venir. Les armements cherchent à renégocier leurs commandes actuelles en vue d'en retarder la livraison ou d'en annuler certaines. Toutefois, le résultat de ces négociations n'est pas évident, ni d'ailleurs la réelle portée d'une telle solution au vu de l'ampleur de l'augmentation de la capacité des flottes ces dernières années. Ainsi, les annonces faites par tous les armateurs ces derniers mois quant à la restauration des taux de fret se heurte aux limites d'une politique de dégonflement de l'offre qui ressemble, pour reprendre les mots de l'ISEMAR, « à un tonneau des Danaïdes au regard de l'arrivée régulière des unités nouvelles ».

Les dernières évolutions de trafics: les différents modes de transport face à la crise économique

A la fin du premier semestre 2009, l'activité du secteur des transports en France commençait à se redresser, à l'image de l'activité économique globale. Néanmoins, face à une faible hausse du transport terrestre, les modes maritime et fluvial ont continué de stagner. Parmi les transports terrestres de marchandises, le transport routier est celui qui a connu la plus forte progression, tant dans sa partie nationale qu'internationale. En revanche pour le transport ferroviaire, l'augmentation globale recouvrait une nouvelle baisse de l'activité internationale. Face à la progression des transports routiers, l'activité des ports maritimes a continué de régresser au cours du 2^{ème} trimestre 2009, c'est à dire pour le troisième trimestre consécutif, avec toutefois une augmentation des sorties. Les trafics ont connu une forte baisse dans les ports situés sur toutes les façades maritimes françaises.

2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR ECONOMIQUE

Avec l'avènement de la crise mondiale, le secteur du conteneur a été le premier à avoir été frappé, mais désormais la crise touche tous les secteurs maritimes, malgré des contrastes géographiques et par segment d'activités, ainsi que quelque signal de reprise depuis le troisième trimestre 2009. Les taux d'affrètement des différentes catégories de navires donnent un bon aperçu des évolutions respectives de chaque segment du secteur. Ils montrent que, par rapport au transport conteneurisé, les évolutions des autres secteurs sont beaucoup moins nettes (cf. graphique ci-dessous).



Source : Le Marin (18/12/2009)

2.1 Transport de conteneurs: le contexte concurrentiel / CMA CGM – HAPAG LLOYD – MAERSK FACE A LA CRISE

L'industrie du conteneur a subi cette année son plus gros choc économique depuis sa création et parmi les différents secteurs du transport maritime est celui qui a le plus souffert de la situation de récession mondiale. Pour 2009 dans son ensemble, le cabinet **Drewry pronostique une chute de l'activité de 10,3% et une perte globale de 15 Mds €**. Il annonce également **une progression très faible en 2010**. Ce chiffre global masque des reculs d'activité pour les 9 premiers mois de l'année dans tous les ports du monde, avec des taux compris entre -13% (Barcelone) et -40% (Yokohama). La contraction de la demande sur les marchés occidentaux s'est traduite par une chute des exportations asiatiques -20/22%, avec néanmoins un ralentissement de la décroissance au dernier trimestre (-12%). Depuis un an, les opérateurs ont entrepris une réduction des services et des fréquences, en négociant des accords ponctuels de lignes (Vsa) et, dans l'objectif de diminuer les capacités, ils ne renouvellent pas les contrats d'affrètement. Ces mouvements ne sont pas cessés en fin d'année. Ainsi, fin novembre, les principaux armateurs sur les routes transatlantiques (The New World Alliance : APL, MOL et HYUNDAI ; MAERSK LINE et CMA CGM) ont décidé de réduire fin novembre de 30% leur capacité entre Europe et Amérique.

Alors que certains armateurs (tels que CMA CGM) disent déjà ressentir les effets de la reprise, pour le cabinet de consulting Alphaliner, qui s'est penché sur le taux de rentabilité des opérateurs de lignes maritimes conteneurisés, **il est encore trop tôt pour parler de reprise**. Dans son dernière étude, Alphaliner a comparé le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation par Evp transporté pour APL, Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Larine (Hmm) et MAERSK. D'après l'étude, **le revenu moyen par boîte a continué de baisser entre les deuxième et troisième trimestre pour les quatre compagnies**, seul Maersk réussissant à augmenter ses taux sur la période. Tous ont enregistré des résultats opérationnels négatifs, même si la perte moyenne a diminué entre le premier et le troisième trimestre. Ces résultats dépendent en grande partie de la composition de son offre et de sa part dans chacun des trois principales routes commerciales (transpacifique, Asie-Europe et intra-Asie). Le commerce transpacifique a vu les taux chuter de près de 40%. "Pendant ce temps, CMA CGM annonçait que ses lignes Asie-Europe étaient redevenues rentables en octobre, après quelques hausses fructueuses de taux" (Alphaliner). Enfin, les taux entre l'Extrême-Orient et l'Europe ont augmenté de

78% depuis début mars, date à laquelle ils ont touché leur plus bas historique. Le China Container Freight Index (Ccip) vers l'Europe est 6% plus élevé qu'à la même époque en 2008 (c'est sa première progression cette année). Pour Alphaliner, **il est donc logique que les transporteurs relativement plus présents sur le marché Transpacifique par rapport au trade Asie-Europe soient les plus sévèrement touchés au troisième trimestre**. Les résultats sont plus mitigés sur les routes intra-Asie et Asie-Océanie. Certains armateurs ont tiré avantage de la demande relativement forte existant sur le marché intra-Asie de l'Est pour y accroître leur présence. C'est le cas d' APL et de MAERSK.

Effets de la crise sur les principaux armateurs européens

Si la plupart des analystes estiment que la crise du secteur conteneurisé amènera probablement à **la disparition des opérateurs plus petits et affaiblis**, ils jugent que globalement, pour les opérateurs plus gros, **les États veilleront au maintien de leurs armements nationaux**. L'intervention des États, en effet, est particulièrement attendue à ce niveau, en raison des difficultés posées par la mise en place d'autres solutions. Les fusions/acquisitions, par exemple, semblent problématiques devant la difficulté politique de fusionner des compagnies bien marquées par leur identité nationale. Face à ces constats d'ordre général, la situation varie selon les entreprises et les pays, ainsi que les réponses politiques envisagées par les États.

En effet, l'affaiblissement des armements conteneurisés provient d'une situation de surcapacité difficilement maîtrisable : **le décalage entre offre et demande** (début 2009, 6 millions d'EVP de capacité étaient en commande à l'horizon 2012) **a atteint des telles proportions que les reports de livraison et les annulations de commandes ne devraient que légèrement atténuer le poids de ce déséquilibre**. Les stratégies mises en place pour faire face à cette situation **se répercutent surtout sur les armements non-opérateurs**. En effet, depuis un an, les armements mènent une rationalisation au maximum de l'offre, et cela dans un contexte de fin des conférences sur le marché européen. Cette politique de diminution des capacités passe essentiellement par le non-renouvellement des contrats d'affrètement ou par la négociation de prix très dévalués. Le marché de l'affrètement est la variable naturelle d'ajustement de la capacité. La crise se répercutant principalement sur les armements non-opérateurs, **l'Allemagne – qui fournit le marché de l'affrètement – est spécialement concernée**.

Confrontée à des graves difficultés, Hapag Lloyd a reçu du gouvernement allemand et de la ville de Hambourg des garanties publiques de crédits d'un montant de 1,2 Mds d'€. Également en Corée du Sud, l'État a décidé d'intervenir, via la holding publique Kamco, et est ainsi devenu propriétaire de plusieurs navires. Affectées par la même situation de crise économique, CMA CGM et MSC se retrouvent à devoir négocier des moratoires avec leurs banques.

La situation économique-financière de Hapag Lloyd

Sur les neuf premiers mois de l'année, le résultat net d'exploitation du premier armateur allemand a diminué de 886 M€ par rapport à 2008, pour une perte de 675 M€ (212 M€ de janvier à septembre 2008). Cinquième il y a quelques mois, Hapag-Lloyd est devenu en 2009 le sixième opérateur mondial de ligne maritime conteneurisée en termes de capacité. La chute des échanges mondiaux s'est traduit chez l'armateur par une diminution de 17,4% des volumes de marchandises transportées (3,7 M EVP) et de 22,8% des taux de fret (1.220 \$ par Evp).

TUI a vendu la majorité de ses parts dans Hapag-Lloyd en mars 2009 à Albert Ballin, un consortium regroupant la ville de Hambourg, Kühne Holding AG, Signal Iduna, HSH Nordbank, M.M.Warburg Bank et HanseMerkur. L'ensemble détient 56,67% du capital. Le solde, soit 43,33%, appartient à TUI, qui a gardé une participation dans la compagnie après la mise en vente en octobre 2008.

Confrontée à de graves difficultés, la compagnie allemande devra faire des économies de plusieurs milliards d'euros. L'octroi de 1,2 Mds d'€ de garanties publiques sur des crédits a incité les actionnaires à accepter de renforcer le capital de l'armement (923 M d'€).

Fondée il y a 160 ans, Hapag Lloyd aligne quelques 130 porte-conteneurs sur 80 routes maritimes. Présent dans 130 pays, la compagnie emploie plus de 7000 personnes, dont 1100 en Allemagne. Des suppressions de postes ont été prévues par le programme de réduction des coûts élaboré par la compagnie en septembre face aux difficultés financières. 120 emplois seront supprimés en Allemagne, touchant principalement les intérimaires et les contrats à durée déterminée. Dans le même temps, des mesures de chômage partiel, qui touchent actuellement 180 personnes, seraient étendues jusqu'au printemps 2010.

En France, suite à la restructuration annoncée par Hapag-Lloyd en juillet, la compagnie allemande devait licencier 39 de ses 166 salariés (Plan de Sauvegarde de l'Emploi, 7 juillet 2009). La fermeture de l'agence de Marseille a été décidée, soit 9 suppressions de postes (2 commerciaux officiant depuis leur domicile sont maintenus). Le bureau de Lyon est également abandonné (8 postes). En plus, 15 postes sont supprimés au Havre et 7 à Asnières.

La situation économique-financière de Maersk

Maersk Line, numéro 1 mondial du transport maritime conteneurisé, a vu ses volumes transportés chuter de 14% au début de 2009. La branche conteneurs du groupe A.P. Moller-Maersk ne cesse d'alimenter le déficit du groupe.

Au premier trimestre 2009, le groupe danois a enregistré 373 millions de \$ de pertes, contre un bénéfice de 1 Mds \$ à la même période de 2008. Le montant des pertes s'est ensuite élevé à 518 M€ sur la période janvier-septembre 2009. La branche conteneurs a elle seule a essuyé une perte de 1,53 Mds \$ sur les 9 premiers mois de l'année (contre un bénéfice de 392 millions en 2008). Selon les prévisions, la perte globale pour l'année 2009 est estimée entre 1 et 2 Mds \$ (Lloyd's List).

Pour contrarier ce phénomène, le groupe a retiré 13 navires des opérations pour une capacité de 53 000 EVP (3% de sa flotte). Il a fait démanteler 8 unités (35 000 EVP et réduit de 9% sa capacité affrétée. Fin septembre, la flotte du groupe comprenait ainsi 498 porte-conteneurs (2 M EVP), dont 254 en propriété et 244 affrétés. Face à la persistance d'une situation économique particulièrement difficile, A.P. Moller-Maersk a annoncé, en septembre, son intention de vendre une partie de ses actions détenues en propre (pour un montant atteignant 1,2 Mds d'€). Depuis, confronté aux graves difficultés de Maersk Line dans le conteneur, le groupe AP Moller-Maersk n'a pas arrêté de faire appel au marché. Début décembre, il a émis 476 M€ d'obligations qui seront cotées à la bourse de Luxembourg. En octobre, il avait déjà émis pour 750 M€ en obligations qui avaient été sursouscrites six fois et demie. Ce succès a convaincu le groupe à revenir sur les marchés financiers.

La situation économique-financière de CMA CGM

Le plan de redressement annoncé par le groupe français en avril 2009 a échoué. La situation de la navigation de ligne se dégradant plus fortement que prévu, les 401 millions d'€ d'économies prévus en avril n'ont pas suffi pour arriver à l'équilibre et les pertes de cette année seront probablement supérieures à ce montant.

CMA admet aujourd'hui **345 millions d'€ de pertes au 1^{er} semestre 2009** et son **chiffre d'affaire est en baisse de 34%** sur la période, s'élevaient à **3,2 milliards d'€**. Le Figaro a annoncé fin septembre que CMA CGM n'était plus en mesure de faire face aux échéances financières des mois suivants, principalement le paiement des intérêts de la dette. Néanmoins, Mais, le **dernier trimestre 2009 a été marqué par un retour aux résultats positifs de l'activité opérationnelle**. CMA a indiqué que les lignes Asie-Europe (1/4 de l'activité du groupe) étaient à l'équilibre depuis octobre et gagnaient de l'argent en novembre. La remontée générale des taux de fret sur les lignes du groupe est un signe encourageant. Les taux de remplissage et les taux de fret continuent de s'améliorer et le groupe table sur une croissance de l'ordre de 7,5% de l'activité en 2010.

En ce qui concerne la situation financière, fin 2009, la dette de CMA CGM s'élevait à **3,7 Mds €** (5 Mds \$). La trésorerie du groupe a été consommée dans la gestion de la crise et dans des opérations

sur les marchés dérivés à haut risque, qui auraient causé des pertes de l'ordre de 1Md\$. A ces difficultés se sont ajoutées, en outre, de mauvaises couvertures carburant. En effet, les achats de pétrole à terme, censés amortir l'envolée des prix du carburant, ont été faits à un prix trop élevé, alors que les prix du baril de brut sont passés de 147\$ en juillet 2008 à 70\$ en octobre 2009. Le groupe aurait également cédé des actifs corporels, qui ne devraient pas avoir d'incidences opérationnelles et permettront de couvrir pour partie les pertes de 2009. Face à cette dette, une **stratégie de restructuration financière est un cours**. Fin octobre, dans le cadre de la négociation menée avec ses créanciers, Jacques Saade avait accepté le principe de l'ouverture de son capital et de sa gouvernance. En novembre, CMA CGM a annoncé la création d'un comité de pilotage chargé de proposer des mesures pour garantir les besoins de financement du groupe à court et moyen terme, de renforcer sa structure financière et d'assurer ainsi son développement pérenne. Ce comité est constitué de 63 banques et institutions financières françaises, européennes et internationales, dont certains acteurs asiatiques et sud-coréens importants. L'Etat suit les négociations, s'étant achevées le 23 décembre, lors de l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires qui a acté les changements de gouvernance proposés par la société. Les actionnaires de la compagnie ont ainsi voté le changement des statuts de l'entreprise, avec le passage d'une société anonyme à Conseil de surveillance à une **société anonyme à Conseil d'administration (CA)**¹. Selon l'accord conclu avec 63 banques fin décembre, CMA CGM aurait dû obtenir de ses créancier 500 M\$ de liquidité en janvier, ce qui aurait permis la cessation de paiement, de faciliter les discussions avec les chantiers coréens pour reporter/annuler certaines commandes et les discussions sur la restructuration de la dette de la compagnie. Début février, les banques ont signé un financement de seulement 80 M\$, qui « *entre dans le cadre du Plan de restructuration d'ensemble dont la négociation progresse normalement et qui prévoit notamment la mise en place d'une ligne de liquidités de 500 M\$* » (communiqué du 02/02/2010). La réticence des banques peut s'expliquer par la crainte d'être attaquées pour soutien abusif en cas de dépôt de bilan. Selon la presse, CMA aurait également obtenu un moratoire pour le versement de ses charges sociales patronales jusqu'en mars 2010.

La question de l'ouverture de son capital (300 à 400 M\$) reste posée. Louis Dreyfus Armateurs est le plus souvent cité comme pouvant être l'opérateur industriel souhaité par les banques. Le fonds d'investissement Butler Capital Partners, qui était entré dans le capital de la SNCM lors de sa privatisation en 2005, s'est également dit intéressé. L'Etat, via le Fonds Stratégique d'Investissements, pourrait également prendre une participation². Néanmoins, cette hypothèse **n'a pas fait l'objet d'une confirmation officielle de la part du Ministère des finances** lors d'une réunion avec la DAM, le 03/12/2009. Cette manœuvre pourrait poser problème en cas de contestation auprès de la Commission de la part des concurrents du groupe français. Ainsi, le danois Maersk, qui a levé des fonds par une augmentation de capital, semble surveiller de près une aide directe de l'État français à CMA CGM. Cette solution est, par ailleurs, critiquée, d'un point de vue intellectuel et économique, au sein même du milieu maritime. La piste de la couverture par garanties est évoquée, car il s'agit surtout de traiter le problème « virtuel » des Loan to Value³. L'État pourrait, ainsi, garantir les banques à hauteur de la différence entre la valeur du navire à la commande et son prix estimé aujourd'hui. Il n'aurait ainsi à payer que si le groupe CMA CGM met la clé sous la porte, hypothèse totalement exclue.

2.2 Transport de vrac secs

Après l'effondrement des taux de fret sur les cinq derniers mois de 2008 (le point plus bas a été atteint en décembre 2008, à 2500\$), le revenu des armateurs s'était dressé tout au long du 1^{er} semestre

¹ L'assemblée générale des actionnaires a coopté les nouveaux administrateurs : Philippe Soulie, le futur directeur général, Christian Garin, Président d'Armateurs de France, et Denis Ranque (ancien PDG de Thales). Le conseil d'administration est présidé par Jacques Saade.

² Le Journal de la Marine Marchande du 04/12/2009, L'Antenne du 29/12/2009

³ Clause des contrats de prêts bancaires selon laquelle, lorsque la banque constate que la valeur du navire qu'elle a financé s'est fortement dégradée, elle peut demander un remboursement anticipé de l'emprunt.

2009. Après s'être stabilisés entre 30.000 et 40.000 \$, ils ont augmenté en septembre 2009 jusqu'à 80.000 \$. Cette tendance à la hausse des taux de fret sur le premier semestre avait conduit certains analystes à prévoir une certaine stabilité pour les mois successifs, mais les évolutions du 2^{ème} semestre 2009 ont démenti ces attentes. Comme on l'avait indiqué dans le précédent rapport d'analyse de la conjoncture de la MFC, malgré les évolutions positives des taux de fret, plusieurs facteurs suggéraient une certaine prudence quant à l'interprétation de cet index. En effet, **le marché s'est montré très volatil et étroitement lié aux arbitrages faits par la Chine selon l'évolution des cours mondiaux du minerai**⁴. Selon le prix à la tonne, ce pays a privilégié les importations du Brésil et d'Australie notamment, ou ses réserves intérieures qui, de moins bonne qualité, imposent d'être enrichies.

Ainsi, la reprise observée au premier semestre s'est montrée conjoncturelle. Aujourd'hui, le secteur est confronté, comme la plupart du transport maritime, au problème de la **surcapacité**. Actuellement, 800 navires capesize sont exploités dans le monde et 800 autres sont en commande. La flotte dans ce secteur est ainsi censée doubler d'ici 2012, alors que les prévisions sont moins optimistes du côté de la demande, reposant pour l'essentiel sur le développement de l'Inde et la croissance chinoise. La surcapacité est censée se prolonger sur plusieurs années, puisque seulement 18% de la flotte actuelle a plus de 20 ans.

Après une nouvelle reprise au mois de novembre 2009, les taux pour le transport maritime de marchandises sèches sont à nouveau repartis à la baisse sur un marché sans direction. L'indice composite Baltic Dry Index (Bdi) a clôturé le 14 décembre à 3.258, en s'éloignant ainsi de son plus haut sur les 5 derniers mois, enregistré le 19 novembre, lorsqu'il avait atteint 4.661 points.



Face à la surcapacité annoncée, Louis-Dreyfus avait défendu, en juin dernier auprès de l'ECOSA, l'idée d'un déchargement d'au moins 20% de la flotte. Appliquée à tous les navires capesize de plus de 25 ans et à étudier pour ceux dont l'âge est supérieur à 20 ans, "la destruction de ce tonnage contribuerait

⁴ En effet, la flotte de capesize (la classe des vraquiers de grande taille ne pouvant pas transiter par Suez) est celle qui transporte le plus gros des flux de charbon et de minerais sur de longues distances à travers le monde. Leur fret habituel sont le minerai de fer au départ d'Australie et du Brésil vers la Chine, le Japon, la Corée et l'Europe et le charbon d'Australie, d'Indonésie ou d'Afrique du Sud sur les mêmes destinations. Depuis quelques années, la Chine a pris le premier rôle sur ces marchés et les soubresauts de son approvisionnement en minerais sont désormais le facteur déterminant pour le segment de marché des capesize. C'est cela qui explique que le taux d'affrètement d'un capesize ait pu exploser à 230 000\$ par jour en juin 2008 pour retomber à 2800\$ en décembre 2008 et revenir à 30 000\$ en mai 2009...

à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande". Au déshonneur, Louis-Dreyfus ajoutait le report et, surtout, l'annulation de commandes en cours. Ce mouvement semble en partie engagé puisqu'en septembre, BOURBON, autre leader français du transport maritime de vrac secs avec Setaf-Saget, constatait lors de la présentation de ses résultats semestriels la démolition record de navires à hauteur de 6 M de tonnes de port en lourd (Mtpl) de janvier à juin. En 2009, le patron de BOURBON tablait enfin sur l'arrivée de 45 Mtpl de capacité en matière de cale neuve, au lieu des 75 Mtpl prévues initialement. Une révision à la baisse due pour l'essentiel à des reports et non à des annulations de commandes. Le problème reste, donc, même s'il a été repoussé plus loin.

Au cours du deuxième semestre 2009 BOURBON a mis en service un navire cimentier autodéchargeant de 30.000 tonnes de capacité, en contrat long terme pour le groupe Lafarge, ainsi que deux Supramax de 58.000, en bénéficiant au total de l'arrivée de six nouveaux navires en propriété depuis le 31 décembre 2008. Pour les neuf premiers mois de l'année, la division Vrac a enregistré une baisse de 52,3% de son chiffre d'affaires par rapport à la même période en 2008. Quant à l'avenir, cette division du groupe recevra un nouveau navire de type Supramax de 58.000 tonnes au cours de ce dernier trimestre, portant la flotte détenue en propre par **Setaf-Saget en fin d'année à 14 navires** (dont 1 sous pavillon grec, 4 luxembourgeois, 7 maltais et 2 à Panama).

Quant à Cetrappa, filiale de Louis Dreyfus Armateurs, a pris livraison de trois nouveaux vraquiers cette année. Le dernier en date, le Lake Dynasty (unité du type « Panamax »), affiche un port en lourd de 56.000 tonnes. Avant lui, le Lake Dhalia, construit par le Japonais Senoyas Corporation, était entré en en flotte au mois de janvier. Enfin, une troisième unité a rejoint cette année la flotte contrôlée par LDA, le Lake Konpira, un « Handyise » de 28.000 tpl en service depuis le mois de mars, suite à sa livraison par un autre chantier japonais (Imabari). Tous ces bateaux, affrétés, sont immatriculés à Panama. Actuellement, **LDA contrôle une flotte de 20 vraquiers, soit deux en propriété et les autres affrétés à long terme.** Cette flotte représente un port en lourd de près de 2 millions de tonnes.

2.3 Transport roulier

Résultat, en partie, de la crise qui a sévi sur le secteur automobile, segment majeur du transport roulier, la chute des trafics de fret roulant pour l'année 2009 est encore imprécise. Toutefois, l'ISEMAR fait état d'un **recul de 30 à 40% sur les liaisons de la Baltique**, entre la Russie et les États baltes, de **20 à 25% dans la Mer du Nord**, de **20 à 25% en Scandinavie**, de **15% sur le Détroit du Pas-de-Calais**, de **15% Irlande** et de **10% pour les îles espagnoles.**

La plupart des opérateurs actifs dans le fret mènent des politiques de rationalisation avec des réductions de flotte parfois accompagnées de licenciements. Quelques armements sont déjà menacés, comme le grec GA ou l'espagnol ISCOMAR, alors que SeaFrance vient de sortir mi-décembre d'un conflit de plusieurs mois entre la direction et les syndicats, qui ont fini par accepter le plan de redressement, comportant la suppression de 482 postes.

Face à la chute drastique des trafics de fret, les opérateurs de Ro-Ro et ropax **cherchent des issues notamment dans la création de nouvelles routes. Quant à la flotte, le carnet de commandes a peu évolué en 2009.** Les nouvelles commandes sont rares, comme d'ailleurs les annulations, le secteur n'ayant pas connu la bulle spéculative des vraquiers et des porte-conteneurs. Plusieurs armateurs ont misé sur une stratégie expansionniste et, pour combattre la crise, ont envisagé l'ouverture de nouveaux services : T-Link/Moby Line, Strade Blu, Ustica Lines, Brittany Ferries, Transfennica, Finlines, Grimaldi.

C'est dans ce climat morose, de contraction du crédit et de recherche de nouvelles issues que vient s'inscrire **l'intérêt croissant des compagnies envers les autoroutes de la mer.** 70 dossiers totalisant 224 M d'€ ont été présentés pour l'appel à projets 2009 du programme européen Marco Polo II, qui vise à soutenir les opérations de transfert du fret de la route vers la mer, le rail et le fluvial. Cela représente une augmentation de +40% par rapport à 2008. Face à cette explosion des demandes, les

évaluations restent néanmoins prudentes. En effet, seule la moitié des projets subventionnés depuis 2003 a survécu aux intentions initiales. Hormis le cas concluant de Zeebrugge-Bilbao, les projets franco-espagnols de Le Havre-Saint Nazaire-Vigo-Alger (Transmediterranea) et le Saint Nazaire-Gijon (LD Lines/Grimaldi) risquent de coûter plus chers que les 30 M€ promis sur les 5 ans par les deux Etats. Ainsi, sur les 70 projets proposés pour l'appel 2009, 39 ont été considérés comme recevables parmi lesquels 22 ont fait l'objet de négociations en vue d'un financement (les 17 projets restants ne peuvent être financés compte tenu des contraintes budgétaires). Sur les 39 projets recevables, 5 concernent le maritime⁵, 1 le ferro-maritime et 2 le fluvio-maritime.

Concernant les autoroutes de la mer, de **nombreuses réflexions sont désormais engagées sur ce sujet d'actualité, concernant tant la pertinence et les conditions de succès de ce mode de transport, que les dispositifs d'accompagnement nécessaires à garantir son développement.**

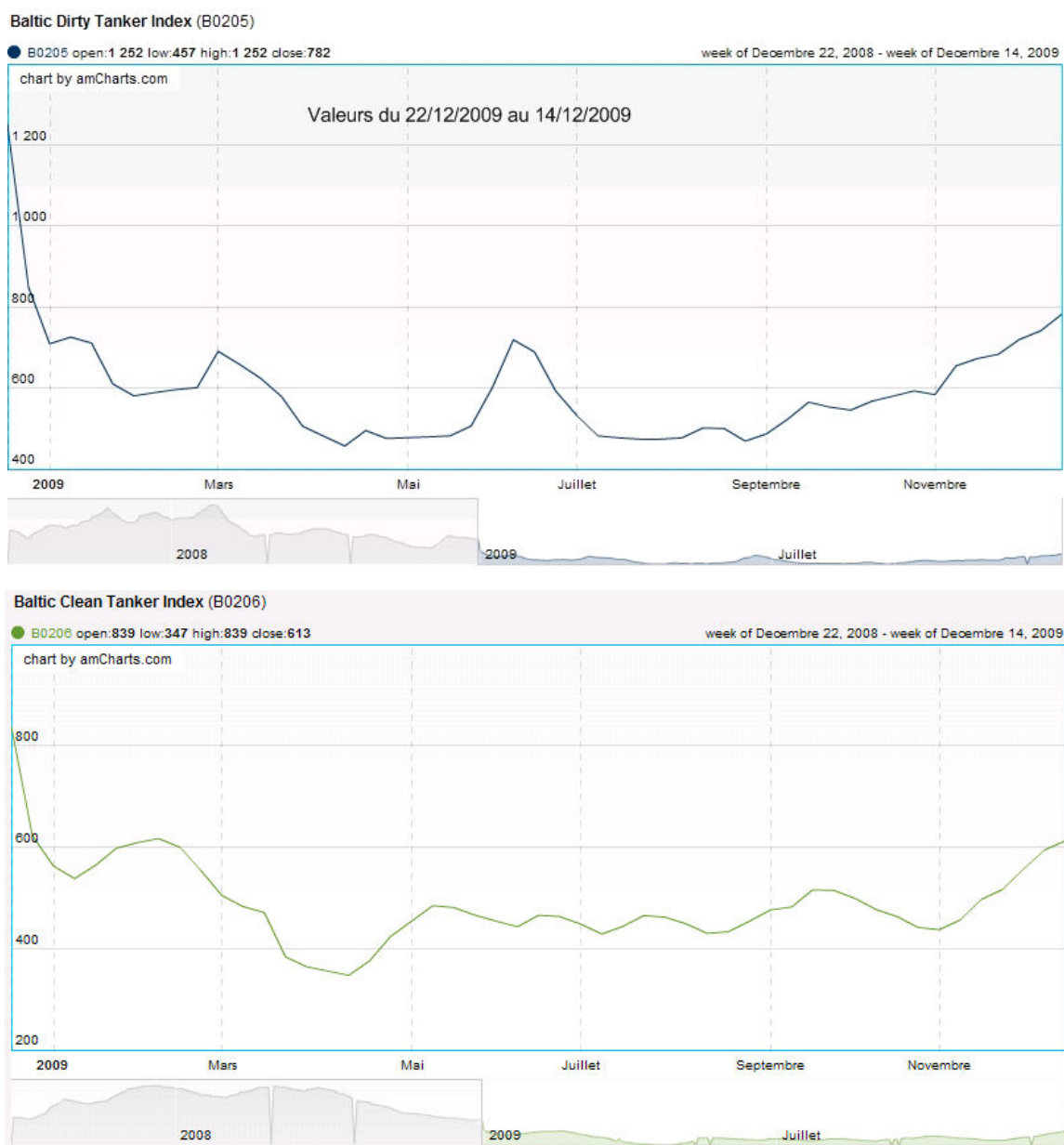
2.4 Pétrole et gaz

Les cours du brut ont radicalement augmenté en 2009 (cf. paragraphe sur les activités offshore), mais pas forcément sous l'effet de la pression de la demande. Ainsi, puisque la demande ne dépasse pas la capacité mondiale, le secteur du transport pétrolier a commencé à être touché par la crise début 2009. La demande a eu un effet sur les taux de fret de pétrole brut qui ont accusé une très forte baisse dès le second semestre 2008. Face à la **baisse de la demande, l'offre n'a pas cessé d'augmenter et la flotte pétrolière va encore accroître ses gabarits** (1100 navires en 2009 et 2010), **même si 10 à 30 % du carnet de commande pourraient faire l'objet d'annulation en 2010-2011**, devant les difficultés des acheteurs. D'autres seront transformés en minéraliers, transporteurs de colis lourds ou FPSO. Puisque la flotte pétrolière est jeune (8 ans en moyenne), le recours à la démolition est difficile. Le désarmement est une solution encore peu employée (3,8% de la flotte pétrolière). Reste la **fonction de stockage** pour les supertankers. Au plus fort de la crise, au printemps, 55 VLCC (soit 110 millions de barils stockés) étaient ainsi occupés, une quarantaine cet automne.

Néanmoins, depuis les records négatifs de mai 2009, les marchés ont montré des **signes de reprise. Après un pic en juin, les frets pétroliers ont recommencé à croître de manière plus stable à partir de septembre. En décembre, ils ont confirmé cette tendance à la hausse et ont bondi à leurs niveaux les plus forts depuis le début de l'année.** Cette reprise s'inscrit dans les prévisions de l'IAE (Agence internationale de l'énergie), qui s'attendait dans son dernier rapport à une hausse de la consommation mondiale de pétrole dès la fin 2009, sous l'impulsion de la reprise économique dans les pays émergents. En effet, si toutes les prévisions pour la demande pétrolière des pays développés tablent sur la stabilité, d'ici 2015 **la croissance de la demande globale sera portée par les pays non-OCDE**, qui représentaient 36% de la consommation totale en 1999, 44% en 2008 et devraient supplanter la consommation des pays de l'OCDE à partir de 2014.

- L'indice Baltic Dirty Tanker Index (Bdti) a clôturé vendredi 14 décembre à 803 points, un plus haut depuis fin janvier, qui marque une croissance ininterrompue depuis début septembre (469 points le 31/08/2009). La demande continuant, le dynamisme du marché des pétroliers de type Vlcc s'est maintenu, comme l'ont constaté les analystes de l'agent maritime Fearnleys.
- L'indice Baltic Clean Tanker Index (Bcti) a lui aussi accentué son rebond. Il a clôturé à 613 points le 14/12/2009, un plus haut depuis février, qui marque une croissance ininterrompue depuis début novembre (437 points le 02/11/2009). Le 15 avril, les frets pétroliers s'étaient effondrés à des niveaux historiquement bas en raison de la crise économique : le Bcti avait alors atteint 345 points et le Bdti 453 points.

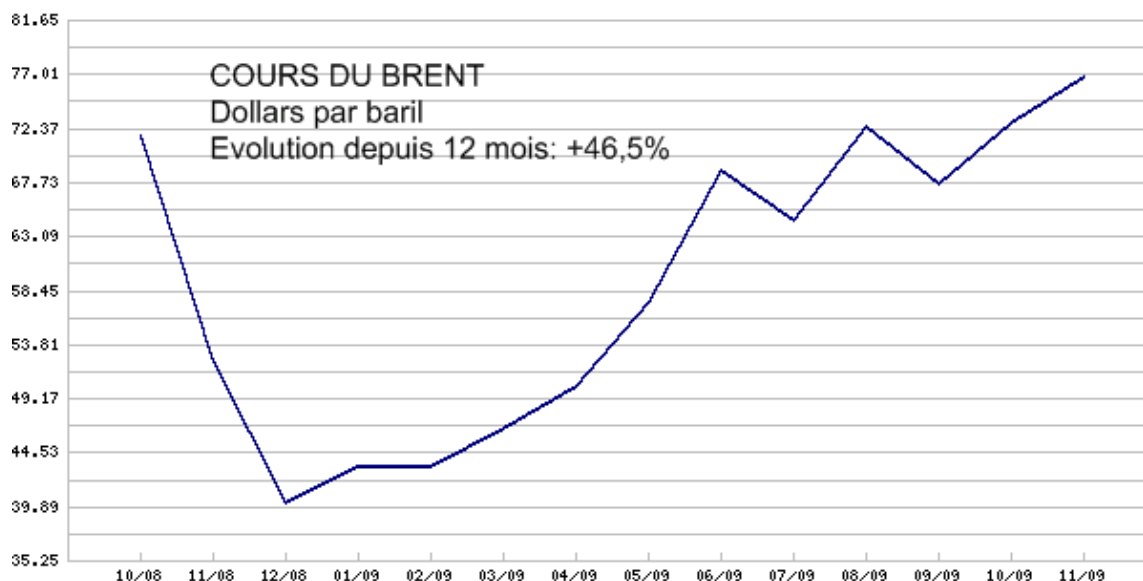
⁵ Le projet d'autoroute de la mer FRES-MOS entre Saint-Nazaire et Gijon (GLD Atlantique SAS et Grimaldi Logistica Espane SL) a été sélectionné pour un financement Marco Polo. Les projets TRIREME (entre Trieste et Mersin, Turquie) et MOSROLS (Leixões et Rouen) sont en attente de nouveaux fonds. Les projets SustMoS Atlantic Arc (CCI Brest) et SIMAR (Adiministração do Porto de Sines) ne pourront pas être financés dans le cadre de Marco Polo.



2.5 Activités offshore

Les cours du brut ont doublé en un an (+46,5% sur les 12 derniers mois et +90,5% depuis janvier 2009) et les prévisions pour les prochains mois sont à la hausse. **En théorie, la demande mondiale** (autour de 87 M de barils par jour en 2008), **n'excède pas la capacité mondiale de production**. Au contraire, celle-ci la précède légèrement. Comme l'explique, L.L. Schilansky, délégué général de l'Union française des industries pétrolières, en dépit des incertitudes sur les projections économiques, il faut compter sur des prix du brut durablement élevés. **Cette hausse est entretenue par des tensions de marché régionales** (en Asie et au Moyen-Orient notamment), des **inquiétudes géopolitiques** (Moyen-Orient, Venezuela, Afrique de l'ouest) et par la décision du cartel de l'Opep (environ 40% de la production) de ne pas pousser les feux. **Ces prix élevés donnent un horizon à l'industrie des hydrocarbures, en particulier à l'offshore**, en obligeant à repousser toujours plus

loin la notion de réserves prouvées⁶. Ainsi, chez Saipem, l'une des grandes compagnies du parapétrolier, le constat est que « dans les 5 ans qui viennent, nous allons forer offshore presque autant de puits que dans les 45 ans précédents ».



La zone géographique la plus active est l'**Asie-Pacifique**, qui représente, sans la Chine, 36% du nombre de forages offshore. Dans cette zone, les pays les plus actifs sont les Etats Unis (17%), l'Europe (15%), l'Afrique (9%), la Chine (8%) et l'Amérique latine (7%). Les deux segments du forage terrestre et marin ont eu des évolutions différentes sur la période 2007/2008, avec un net avantage du marché maritime. En Europe, le Royaume Uni, la Norvège et les Pays-Bas, qui représentent la moitié des puits forés, continuent de faire face à une baisse du développement des champs en mer du Nord, où l'activité de forage offshore a reculé continuellement de 2,5% en 2007 et 2008.

Le rôle des entreprises françaises dans ce secteur est significatif, au travers des entreprises TECHNIP et BOURBON notamment. Leurs exportations de savoir-faire, technologies et équipements sont importantes dans la matière et reconnues au niveau international.

BOURBON offshore est désormais l'un des leaders mondiaux en matière de navires de servitude à l'offshore. Le chiffre d'affaires de BOURBON pour le troisième trimestre 2009 est en hausse de 3,1% à 247 M€, grâce à sa branche Offshore (+16,6%, 208 M€), qui permet au groupe de compenser la forte baisse de la division Vracs (-47%, 30 M€). **L'activité de la flotte offshore détenue en propre** de BOURBON est toujours en **forte croissance (+26%)**, alors que celle relative aux navires affrétés a connue une décroissance conforme à la stratégie commerciale de la division (-39%).

Actuellement, BOURBON est présent dans plus de 28 pays. La croissance reste forte en **Afrique**, où la société réalise 67% de son chiffre d'affaires, en particulier au **Nigeria et au Congo**. Le groupe a vu son activité se développer très fortement également en **Méditerranée** (Égypte, Libye) et au **Moyen-Orient**. Par contre, les conditions de marché en mer du Nord ont pénalisé les performances en Europe, selon la direction de BOURBON qui poursuit sa croissance en Asie, en particulier en **Inde et en Malaisie**. La croissance et la stratégie d'expansion du groupe ont eu un impact très fort sur sa flotte. Début 2008, BOURBON disposait de 230 navire en service et en avait 188 en commande. Aujourd'hui, il a **une flotte détenue en propre 335 navires et 141 navires en commande**. Les **emplois** ont suivi cette tendance, en passant **de 4300 en 2007, à 5700 en 2008 et 6300 aujourd'hui**.

⁶ Les réserves prouvées sont une notion définie par la réglementation boursière mondiale et sont estimées au moyen de données géologiques et d'ingénierie qui permettent de déterminer avec une certitude raisonnable si la quantité de pétrole ou de gaz naturel, située dans des réservoirs connus, pourra être produite dans les conditions économiques et opérationnelles existantes » (TOTAL).

2.6 Transport de passagers

A l'exception de la croisière, le secteur du transport de passagers français traverse une conjoncture économique défavorable, sous l'effet croisé de plusieurs facteurs, variables selon les zones géographiques.

a) Desserte de la Corse : les conflits sociaux et la concurrence

Depuis le début des années 1990, la SNCM subit une **concurrence accrue de la part des compagnies françaises ayant des navires sous pavillons tiers**, notamment la **Corsica Ferries**. Le **rapport des parts de marché** détenues par ces deux compagnies s'est renversé à partir de 2002 : la SNCM est ainsi passée de 50% du marché en 1992 à 20% en 2008 (avec 0,9 millions de passagers), alors que Corsica Ferries est passée de 30% à plus de 60% du marché (avec 2,5 millions de passagers) sur la même période. **Les derniers mois de 2009 ont été marqués par une intensification des initiatives des compagnies exploitant des navires sous pavillons tiers, alors que la SNCM traversait une nouvelle période d'agitation sociale.**

En effet, **Corsica Ferries a décidé une augmentation de capacité** de plus d'un million de places à partir de 2010. En tout, 5039 traversées sont prévues, soit 650 de plus qu'en 2009 (+14.8%). Depuis le continent français, 750.000 places supplémentaires sont proposées, et 290.000 de plus au départ de l'Italie. Les ferries exploités sur la liaison Italie-Corse représentent, quant à eux, 3 millions de places (+10.5%), soit 1830 traversées (+11.8%). Cette stratégie s'accompagne par une **politique commerciale fortement compétitive**, dans le cadre de la concurrence qui l'oppose au partenariat SNCM-CMN, mais également à **Moby Lines**. Cette dernière, en effet, a annoncé mi-décembre le prix d'appel pour la nouvelle liaison entrant en service le 1^{er} avril 2010 entre Toulon et Bastia : 35,64 € pour un passager et sa voiture (ferry Moby Corse, ex-Pont L'Abbé de Brittany Ferries).

L'année 2009 a, ainsi, vu se poursuivre les tendances amorcées en 2008, année au cours de laquelle, **la croissance des trafics sur les liaisons avec la Corse a été assurée uniquement par Corsica Ferries et Moby Lines**. L'été 2009 a fait enregistrer la plus forte progression constatée pour Corsica Ferries, avec les chiffres records de +12,5% de passagers et +11,4% véhicules. La récession de la SNCM s'inscrit, donc, dans un contexte d'augmentation des trafics à destination ou à l'origine de l'île, l'une des rares destinations à avoir augmenté son affluence touristique cet été. **Cette crise est également alimentée par la concurrence aérienne (arrivée des compagnies aériennes low costs) et par les conflits sociaux internes à la compagnie.**

Au cours du deuxième semestre 2009, un mouvement de grève a été lancé à la mi-octobre par les trois syndicats de la SNCM et de la Méridionale (CMN). Les grévistes dénonçaient la création d'une filiale commune entre les compagnies. Les syndicats s'opposaient au projet, qui vise notamment à positionner les deux sociétés sur les autoroutes de la mer entre l'Italie, la France et l'Espagne, en craignant la mise en place d'une filiale « low-cost » et l'arrivée de marins extérieurs à la SNCM et la Méridionale. Pour apaiser les syndicats, les directions ont précisé qu'elles comptaient, si le projet voyait le jour, affréter un navire sous pavillon français (1^{er} registre) et que les salariés de la SNCM et de la Méridionale seraient prioritaires pour travailler dans la nouvelle structure, si bien entendu ils le souhaitent. L'ambition des compagnies, qui doit faire l'objet d'un dépôt de dossier d'ici le 31 décembre 2009 dans le cadre d'un appel à projets lancé par la France, l'Italie et l'Espagne, est d'ouvrir une desserte entre Toulon, la Corse et l'Italie⁷.

Des nouvelles turbulences sont en vue sur la desserte maritime de la Corse depuis fin novembre. **La convention de service public de la desserte maritime de la Corse doit en effet être révisée**

⁷ L'appel à projets autoroutes de la mer en Méditerranée occidentale a subi des prolongations. Les opérateurs, qui avaient jusqu'au 15 novembre pour y répondre, ont désormais jusqu'au 31 décembre 2009 pour déposer leur candidature. C'est l'intérêt tardif de l'Espagne pour ce projet qui explique que les dates limites aient été reculées.

par l'Assemblée territoriale corse, dans le but de parvenir à économiser 16 M€ par an. Les syndicats de la SNCM et de la CMN craignent que les emplois en soient menacés. Dans ce cadre, une **réduction de près de 25% des traversées au départ de Marseille est prévue, ainsi que la correction d'un mécanisme d'aides et compensations qui oblige la collectivité à payer deux fois:** en cas de perte de trafic au départ de Marseille et quand les trafics au départ de Toulon et Nice augmentent.

b) Les liaisons transmanche

Au cours de l'exercice 2009 (1^{er} octobre 2008/30 septembre 2009), la compagnie bretonne BAI a annoncé avoir transporté 2,34 M de passagers. Cela représente une **baisse de 5% par rapport à l'exercice 2008, alors que le trafic transmanche, dans son ensemble, marque une chute de 8,4%** (23,9 M de passagers sur les ferries et Eurotunnel). La situation de Brittany Ferries est moins inquiétante que pour d'autres compagnies. Conséquence de la crise, toutes les compagnies ont enregistré une forte décroissance des échanges de passagers et de biens industriels à l'échelle européenne. Le Royaume Uni étant fortement touché, les armements ont, par ailleurs, été confrontés à une baisse du pouvoir d'achat des touristes britanniques (85 % de la clientèle de Brittany Ferries) due à la chute importante de la Livre sterling. « *Dans ce contexte, Brittany Ferries a amplifié sa politique de réduction des coûts pour adapter ses tarifs afin de limiter les effets de la crise. L'évolution des trafics transmanche de Brittany Ferries est meilleure que celle du marché. Les résultats par ligne témoignent de la forte instabilité de la demande et de l'efficacité de l'effort de promotion de la destination* », explique la compagnie française.

L'armement français **SeaFrance**, déjà pénalisé par un mouvement social au début de l'année, la hausse des soutes puis la chute de la demande, affronte une situation extrêmement difficile d'un point de vue financier. Selon le management, la société perd 100.000 € par jour et accuse une dette de 189 M€. En ce qui concerne la flotte, la compagnie, qui alignait six navires entre 2005 et 2006, **ne compte plus que quatre unités** (les ferries Berlioz, Rodin et Molière, ainsi que le frétier Nord-Pas-de-Calais).

En mai dernier, la direction avait présenté un projet portant sur 543 suppressions de postes (sur 1580 salariés dont 1300 navigants), la SNCF, actionnaire unique de SeaFrance, proposant de reclasser 413 salariés au sein du groupe. **Les négociations menées par le médiateur ont permis de réduire les suppressions de postes à 482**, ce qui représente quand même plus de 30% des effectifs. Les discussions ont, dans le même temps, permis d'améliorer les mesures d'accompagnement des personnels touchés. Ainsi, après des mois de conflits entre la direction et les syndicats, **le plan de redressement a été finalement signé le 16/12/2009 par la CFDT**, qui a dû respecter le référendum organisé au sein des salariés s'étant déclarés favorables au projet à une très courte majorité. Cependant, la CFDT, syndicat majoritaire chez SeaFrance, a refusé de signer certains des accords annexes au plan de redressement (accords productivité et armement). La direction de SeaFrance attendra jusqu'au 6 janvier 2010 pour obtenir la signature.

c) Le secteur de la croisière

Dans sa globalité, le marché de la croisière maritime a désormais une demande considérable. Des petits navires aux méga-paquebots, il dépasserait aujourd'hui 17 millions de passagers par an, le marché américain, avec plus de 12 millions de clients, restant dominant. En France, le marché de la croisière a atteint en 2009 le cap des 350 000 passagers (Croisifax – Michel Bagot, 17/02/2010). Cela représente une hausse de +4% par rapport à 2008 (330 000), malgré un contexte économique difficile. Ces estimations comprennent l'outre-mer, ainsi que les ventes directes sur le web. Elles n'incluent en revanche pas les mini-croisières en ferries, les bateaux de plongée et les caiques exploités sur la côte dalmate, en Grèce ou encore en Turquie.

Du côté de l'offre, avec les navires actuellement en commande, les compagnies de croisière vont devoir absorber, en moins de deux ans, une capacité supplémentaire de 3 millions de passagers (Croisifax – Michel Bagot). Pour les seuls paquebots de 300 passagers et plus, 232 unités sont en opération et une grosse vingtaine d'autres en commande. **Bien que le marché de la croisière continue de croître, ces entrées en flotte massives posent question.**

En France, CMA CGM a vigoureusement démenti les rumeurs faisant état d'une possible vente de la Compagnie du Ponant. Malgré la crise économique, la Compagnie du Ponant poursuit un développement pérenne. **L'entrée en flotte des deux nouveaux super-yachts** commandés aux chantiers italiens Fincantieri est également confirmée. Le **Boréal** sera livré en mai 2010 et **l'Austral** doit entrer en service un an plus tard. Ces deux nouvelles unités de 132 cabines rejoindront les trois actuellement en service : Le Ponant (32 cabines), Le Levant (45) et Le Diamant (113).

Réalisant un chiffre d'affaires de 35 millions d'euros, la Compagnie du Ponant annonce qu'elle transportera 11.000 passagers cette année. La société **emploie 300 personnes, dont 250 navigants.**

2.7 Yachting professionnel

Le marché des navires de grande plaisance a été également touché par la crise et fait face aujourd'hui à un manque de commandes de yachts qui commence à se répercuter sur le plan de charge des chantiers. Ainsi, l'équilibre stable jusqu'au mois d'août du marché de l'emploi commence désormais à se dégrader. Néanmoins, puisque le personnel navigant dans ce secteur est en régime offshore, il est difficile d'avoir des données chiffrées.

2.8 Construction navale

Après des années de forte croissance, l'arrêt en 2009 des commandes de construction de navires a été immédiat et quasi total (-30 M tpl, -1,4%). Si la situation en Europe est en déclin, la construction navale en Asie, notamment en Chine, croît de manière significative pour atteindre aujourd'hui le premier rang mondial.

Un facteur important de la rentabilité du secteur est le prix des matières premières, notamment de l'acier, qui a fortement augmenté au cours de 2008. Néanmoins, cette augmentation et son impact sur les coûts de production n'explique pas la crise des chantiers européens. Cette dernière a eu un impact sur les stratégies des acteurs européens. Jusqu'à récemment en concurrence, les opérateurs tendent désormais à se regrouper. La concentration s'accompagne, en outre, d'un positionnement sur des marchés de niche, pour être plus compétitifs.

3. CONCLUSIONS

La situation de forte **surcapacité** – qui apparaît désormais non plus seulement liée à la conjoncture, mais également structurelle – génère des **problèmes financiers lourds** pour les compagnies, qui – selon la plupart des analystes – ne pourront pas être réabsorbés rapidement en 2010. Nombre d'acteurs de l'industrie maritime, dont les plus grandes compagnies comme CMA CGM, MAERSK LINE, MSC ou HAPAG LLOYD en Europe, sont confrontés à des **problèmes de trésorerie et n'ont plus la confiance de leurs créanciers. En l'absence prévisible d'une véritable reprise du marché avant un an, cette situation aura des conséquences importantes tant sur l'évolution de l'actionariat, la réorganisation des compagnies et la concentration du secteur, que les États, soumis à la pression des acteurs pour une intervention publique.**

Concernant le premier point, 65% des dirigeants du secteur interviewés par le cabinet Norton Rose anticipent ces prochains mois des procédures de recouvrement bancaires. La difficulté de ces négociations dépend du fait que les compagnies doivent financer des navires neufs ou quasi neufs achetés au plus haut du marché. Plus de 80% pensent qu'il faudra au minimum un an pour que le nombre de banques leur accordant des fonds augmente et trois ans pour que le montant de la dette bancaire allouée revienne au niveau antérieur à la crise. **Ainsi, nombre d'opérateurs sont à la**

recherche de financements alternatifs dans le shipping: hedge funds, création de joint-ventures avec ces structures et les banques (attirées par la dévalorisation probablement temporaire d'actifs comme les navires).

La deuxième solution consiste dans une intervention de l'État. L'État peut agir de plusieurs manières. **La première est une entrée dans le capital des compagnies,** par exemple via le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), **comme évoqué dans le cas de CMA CGM.** Cette option permet d'apporter des liquidités à la compagnie en difficulté et, ainsi, de satisfaire les banques. Mais – comme on l'a évoqué plus haut à propos du cas CMA CGM – cette aide publique, si elle est trop importante, **pourrait être contestée à Bruxelles par les concurrents européens.** **La deuxième piste est celle d'une couverture par garanties.** **Pour répondre notamment au problème des Loans to Value⁸,** l'État pourrait garantir aux banques la différence entre la valeur du navire à la commande et son prix estimé aujourd'hui. Il n'aurait ainsi à payer que si la compagnie fait faillite. C'est d'ailleurs **ce que réclame Armateurs de France, qui envisage un recours massif à un fonds de garantie** susceptible d'aider les armateurs à faire face aux clauses de « confort » contenues dans les contrats de prêts bancaires. En effet, hors le cas particulier de CMA CGM, une dizaine de cas similaires ont été observés en 2009 dans la flotte française. Vu que la valeur des navires pourra difficilement s'améliorer en 2010, **une solution visant à sécuriser l'emprunt est en voie de finalisation avec Oséo.** L'organisme public spécialisé dans le financement et le soutien à l'innovation des entreprises pourrait apporter une garantie de l'ordre d'une quinzaine de millions d'€ sur 7 ans par entreprise, pour des commandes à passer ou des commandes déjà passées mais non encore financées.

Une action rapide de l'État permettrait ainsi de contrer les effets de la persistance de la crise économique, une partie de ces impacts pouvant être de longue durée. En effet, outre les pertes mesurées en termes de réduction de l'emploi et du CA, **la situation financière des entreprises, pourrait amener certaines compagnies à revoir leurs stratégies globales, par exemple à se séparer de leurs filiales opérant dans le secteur portuaire (CMA CGM au Havre).** Le risque pour les manutentionnaires est de ne plus trouver l'appui financier des armements concentrés sur leur cœur de métier après des années d'investissements lourds. En outre, un désengagement des acteurs nationaux, **ouvrira la porte à une entrée majoritaire des intérêts étrangers** dans les investissements en terminaux et dans la gestion des activités des ports français, ce qui pourrait réduire à l'avenir les possibilités de maîtrise de la part des intérêts français de l'ensemble des facteurs jouant sur le fonctionnement et la compétitivité du secteur maritime. **D'ailleurs, ce phénomène est déjà visible dans le désinvestissement de certaines compagnies du domaine multimodal⁹.** Un éventuel renversement de la tendance de ces dernières années des compagnies maritimes à se transformer en global carrier, aurait des impacts sur les objectifs d'intermodalité et de report modal que se fixent les politiques de transport des pays européens.

Ce risque est, en outre, accentué par **l'aggravation du déficit de compétitivité du maritime par rapport au routier** dans les transports intra-européens, induit par la persistance de la crise. En effet, le mode routier voit son principal avantage compétitif – **la flexibilité** – s'accroître : en période de crise, les volumes à transporter sont incertains et la route demeure le mode le plus souple pour faire face à une demande variable. Les autres modes de transport, plus étroitement liés à la production industrielle, sont davantage touchés par la récession et voient leurs avantages compétitifs se réduire de manière croissante. **En outre, la mise en place de mesures de réduction des émissions est souvent contraignante pour le maritime.** En effet, si d'un côté le maritime sera affecté par l'introduction dès janvier 2010 d'une mesure de limitation du contenu en soufre des carburants (mesure qui – selon les premiers résultats d'une étude de l'Université d'Anvers – devrait avoir un impact sur l'augmentation des coûts des opérateurs compris entre 20 et 30%), les possibilités d'internalisation des

⁸ Pour une définition des Loans to Value, cf. note 3.

⁹ En mars 2009, Veolia Transport et CMA-CGM, associés depuis deux ans dans le fret ferroviaire avec leurs filiales Veolia Cargo Link et Rail Link Europe, ont repris leur indépendance en raison d'une rentabilité et des volumes insuffisants. Rail Link a rationalisé son réseau, en concentrant ses activités sur les ports de Marseille-Fos et du Havre.

coûts externes pour le routier restent limitées. **En particulier, l'internalisation des coûts externes environnementales est toujours interdite par la directive Eurovignette, en ce qui concerne la tarification des infrastructures routières et autoroutières.** En ligne avec la directive Eurovignette, l'éco-taxe poids lourds, qui sera appliquée en 2011 sur l'ensemble du réseau routier national non concédé, sera basée uniquement sur le coût d'infrastructure. En l'état actuel, l'internalisation des coûts externes du transport routier ne peut se faire qu'à travers des mesures d'imposition fiscale, **la fiscalité restant une prérogative des Etats. Ainsi, la taxe carbone ne peut pas être imposée au niveau européen.** Actuellement, uniquement la Suède et le Danemark ont mis en place un dispositif de taxe carbone. Ainsi, l'entrée en vigueur en France d'un tel dispositif (17€/tCO₂ en 2010, ce qui augmentera le litre de diesel de 4,5 centimes et le litre d'essence de 4 centimes) ne touchera que les transporteurs français (ou qui achètent leur carburant en France), alors qu'une taxe mondiale pour le transport maritime mondial a été discutée récemment au sommet de Copenhague, où la question de l'empreinte carbone du transport maritime, qui pourrait tripler d'ici 2050, a fait débat. La conférence de Copenhague s'est clôturée sans un accord contraignant sur le sujet, mais les travaux sur la définition d'un dispositif de réduction des émissions pour le secteur se poursuivent à l'OMI et au niveau européen, où le Parlement a d'ores-et-déjà demandé à la Commission d'inclure, en cas d'absence d'un accord international en 2012, le transport maritime dans le schéma régional de réduction des émissions ETS.