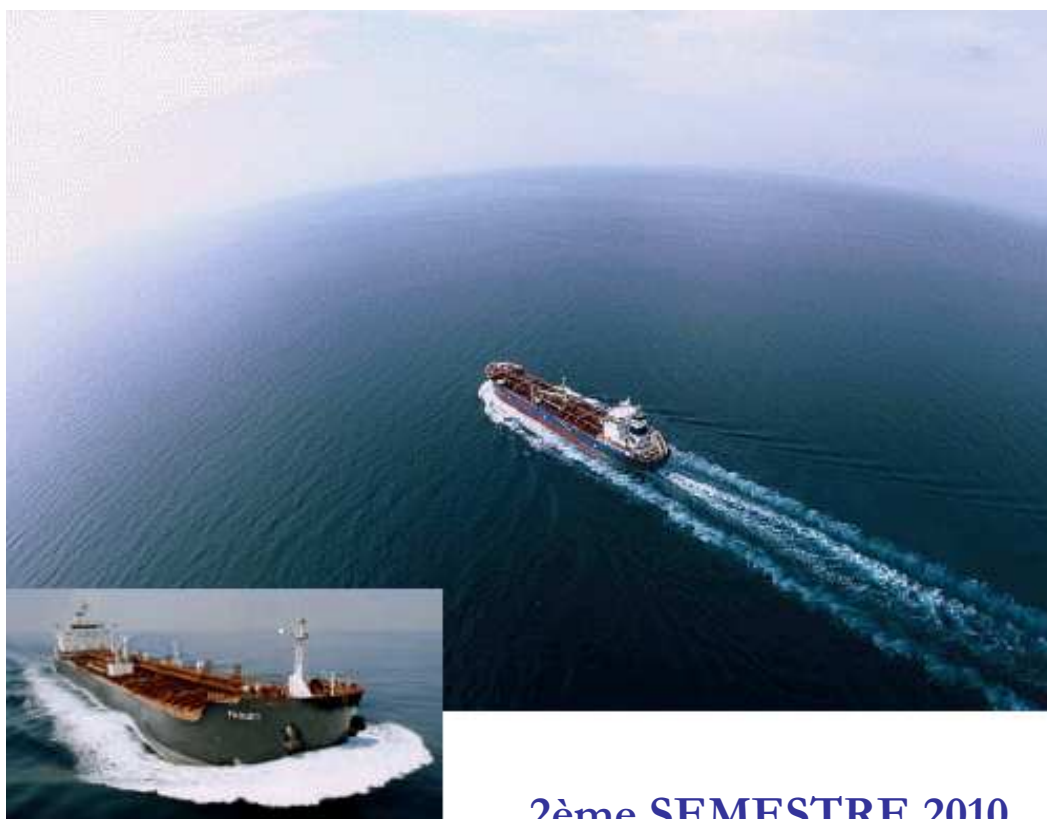


# **ANALYSE DE LA CONJONCTURE ECONOMIQUE LE TRANSPORT MARITIME**



**2ème SEMESTRE 2010**



**CONTACT**

**Lisa SUTTO**

**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 22**

**Email : [lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr](mailto:lisa.sutto@developpement-durable.gouv.fr)**



## **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.



## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>EDITORIAL.....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>1. CONTEXTE GLOBAL .....</b>                                  | <b>3</b>  |
| 1.1    SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE .....                        | 3         |
| 1.2    SITUATION ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE.....         | 4         |
| 1.3    SITUATION ÉCONOMIQUE GLOBALE DU SECTEUR MARITIME.....     | 5         |
| <b>2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR DE TRANSPORT .....</b> | <b>8</b>  |
| 2.1    TRANSPORT DE CONTENEURS.....                              | 8         |
| <i>La situation économique de CMA-CGM.....</i>                   | <i>10</i> |
| 2.2    TRANSPORT DE VRACS SECS .....                             | 11        |
| <i>Le secteur du transport de vracs secs en France.....</i>      | <i>13</i> |
| 2.3    TRANSPORT PÉTROLIER ET DE GAZ .....                       | 13        |
| <i>Le secteur du transport de vracs liquides en France.....</i>  | <i>14</i> |
| 2.4    TRANSPORT ROULIER ET DE PASSAGERS A COURTE DISTANCE ..... | 15        |
| <i>La desserte maritime de la Corse .....</i>                    | <i>16</i> |
| <i>La desserte maritime transmanche .....</i>                    | <i>17</i> |
| 2.5    AUTOROUTES DE LA MER.....                                 | 18        |
| <b>3. CONCLUSIONS .....</b>                                      | <b>19</b> |





## EDITORIAL

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 secs et liquides, 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.

Au second semestre 2010, le transport maritime a traversé une phase de reprise et consolidation, avec un retour au niveau d'activité précédent la crise. Cependant, ce secteur doit toujours faire face à des tendances macroéconomiques incertaines, à un possible ralentissement des échanges mondiaux et à une situation de surcapacité de tous les secteurs.

Il se caractérise, en outre, par des évolutions contrastées selon les marchés :

- pour le conteneur, qui a montré en 2010 les signes d'une reprise plus rapide, la croissance a commencé à se tasser au cours du second semestre, alors que la capacité ne cesse d'augmenter (+25% en 2010), en rendant plus vulnérable le secteur ;
- la reprise dès 2009 pour le transport de vrac secs a été brève et fragile, les taux de fret n'ayant pas arrêté de chuter au cours du second semestre. On observe désormais une déconnexion entre le cours des matières premières et les frets sur ce marché volatil et caractérisé par une forte augmentation de l'offre ;
- après un recul de -55% en 2009, le transport maritime de pétrole brut a retrouvé son niveau précédent la crise, mais les tarifs sont en baisse depuis l'été 2010, en relation avec une situation de surcapacité endémique, notamment sur le marché des VLCC.

Globalement, sur l'ensemble des marchés, les principaux armements semblent renouer avec la ligne stratégique d'avant la crise, à savoir la course à la capacité. L'entrée massive en flotte de nouveaux navires peut faire craindre que les taux de fret restent durablement dépréciés, avec à la clé une rentabilité moindre des opérateurs du secteur. Ceci devrait s'avérer déterminant pour l'avenir de la marine marchande de notre pays.

Le Directeur des Affaires Maritimes

Philippe PAOLANTONI



# 1. CONTEXTE GLOBAL

## 1.1 Situation économique globale

Globalement, 2010 a été l'année de la reprise économique mondiale. Sur l'ensemble de l'année, cette reprise s'est cependant montrée très variable selon les régions et les trimestres.

Tout d'abord, des taux de reprise non uniformes ont mis en lumière une économie mondiale à trois vitesses. Les pays émergents ont tiré la croissance mondiale, alors qu'aux Etats-Unis le PIB a progressé de 2,6 % sur l'année, c'est-à-dire plus que deux fois moins que la moyenne des pays émergents (7%). Mais c'est dans la zone euro que la croissance globale a été particulièrement faible, avec un taux moyen de 1,6 %. Seule l'Allemagne s'est distingué par une croissance soutenue, alors que la Grèce et l'Irlande sont restées en récession et la croissance espagnole a été nulle.

En outre, ces évolutions n'ont pas été constantes au fil de l'année, en déterminant un contexte économique instable et incertain. Au cours du 1<sup>er</sup> semestre les indicateurs conjoncturels ont témoigné d'un dynamisme économique au-dessus de la moyenne, alors que le dernier semestre s'est caractérisé par une inflexion de la croissance. Or, si les signes du ralentissement de la croissance mondiale peuvent s'interpréter comme la fin du rebond consécutif à la récession, il en reste néanmoins que ce ralentissement affiche un caractère durable. Le rapport de fin 2010 de l'UNCTAD « Situation et perspectives de l'économie mondiale » est moins optimiste que son édition précédente et il indique une croissance plus faible pour 2011 (3,1%) et 2012 (3,5%), notamment pour les pays développés (respectivement, 1,9% et 2,3%). Selon les prévisions, ce sont toujours les pays en développement qui tireront la croissance mondiale, mais avec moins de vigueur par rapport au passé (6% en moyenne par rapport à 7% en 2010). En effet, les premiers signes de ralentissement des économies émergentes ont été observés sur les derniers mois de 2010, lorsque, en raison d'un durcissement des politiques économiques et d'une baisse des débouchés extérieurs, l'activité en Chine et dans les pays d'Asie émergente a été moins dynamique.

Le graphique ci-dessus résume ces tendances globales et illustre les trois scénarios de prévision de la croissance économique mondiale réalisés par l'UNCTAD sur la période 2011-2012.

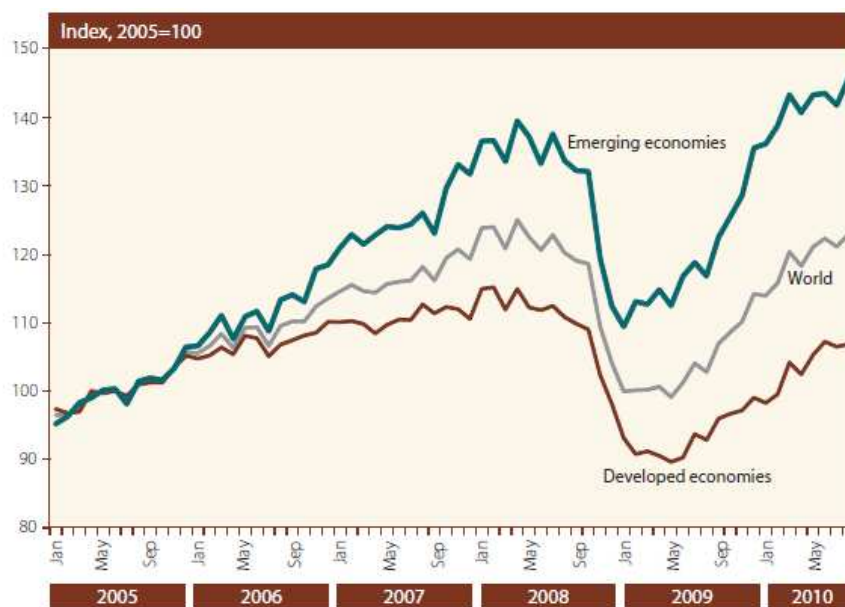
Fig. 1 – Croissance de l'économie mondiale 2004-2012 (taux annuels-PIB)



Source : UNCTAD, 2010

Après le creux de début 2009, le commerce mondial a récupéré la situation d'avant la crise. Toutefois, si la reprise a concerné toute la période 2009-2010, on constate que l'élan des premiers mois s'est tari en fin de période. En outre, cette croissance a été inégale selon les régions.

Fig. 2 – Volume du commerce mondial 2005-2010



Source : UNCTAD, 2010

En effet, si le volume des exportations des principales économies émergentes (Brésil, Chine, Inde...) est redevenu à des niveaux pre-crise, pour les exportations des pays développés la reprise n'a pas été complète et elle est toujours inférieure de 8% par rapport aux niveaux précédents la crise. Ces exportations sont tirées par la forte croissance des importations des pays émergents. Or, la question qui se pose est de savoir jusqu'à quand ces économies seront le moteur de la croissance des échanges mondiaux, vu que les prévisions de croissance sont également à la baisse pour ces pays et que, surtout, ces derniers (notamment la Chine) cherchent de plus en plus à réorienter la croissance de la demande vers leur production interne.

## 1.2 Situation économique européenne et française

La situation économique est particulièrement instable à l'échelle européenne, où – en raison des problèmes de la dette publique de nombreux États – les mesures de soutien de la croissance sont censées s'atténuer. Les politiques budgétaires devraient devenir globalement moins expansives au fur et à mesure que les pays mettront progressivement en œuvre des politiques de consolidation fiscale. Selon l'INSEE, cette évolution viendrait se coupler à l'atténuation de l'impulsion émanant des économies émergentes et à l'amenuisement – dans les pays avancés – du mouvement de reconstitution des stocks, qui a fortement contribué à la reprise ces derniers mois.

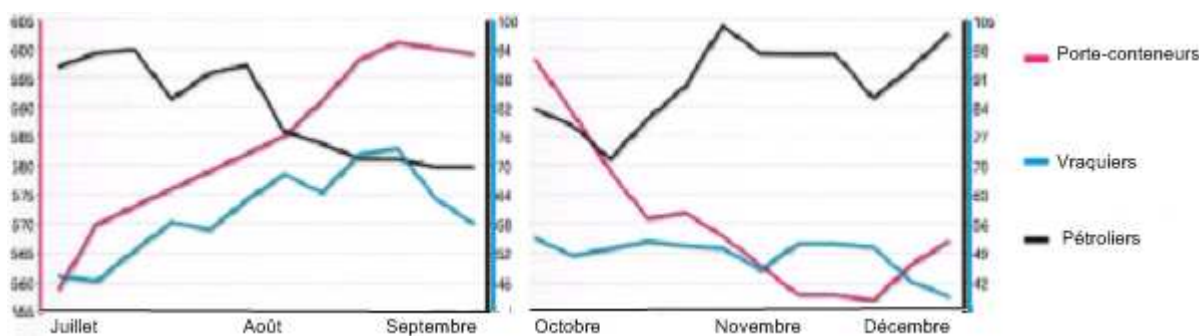
Au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2010, la croissance en zone euro a ralenti. Selon les dernières prévisions de l'INSEE, à l'horizon de mi-2011, la zone euro dans son ensemble conserverait une croissance modérée. La dynamique de la demande intérieure ne suffira probablement pas à compenser le ralentissement de la demande adressée à la zone euro et l'impact des mesures de consolidation budgétaire. Le même phénomène est observable en France, où la demande étrangère ralentit et les effets favorables de la dépréciation de l'euro au 1<sup>er</sup> trimestre 2010 tendent désormais à s'estomper. En France, la faible progression de l'activité (0,4%) a été soutenue par la demande intérieure, ce qui a permis jusqu'à présent de compenser l'affaiblissement progressif du soutien des exports à la croissance.

### 1.3 Situation économique globale du secteur maritime

Globalement, les dernières tendances macroéconomiques mesurées et les prévisions d'évolution en 2011 pour les échanges mondiaux indiquent un possible ralentissement de la reprise du transport maritime, qui traverse depuis le début de 2010 une phase de consolidation de son activité après un an et demi de récession. 2010 a marqué pour ce secteur le retour à son niveau d'activité précédent la crise. Selon le courtier Clarkson, le volume de l'activité maritime mondiale devrait atteindre 8,3 Mds T (+6%), ce qui correspond à +100 Mln T par rapport à l'activité de 2008. Ces évolutions cachent néanmoins des différences importantes entre les différents secteurs d'activité du shipping et selon les périodes de l'année.

Le graphique suivant illustre les évolutions des indices d'affrètement des différentes catégories de navires et permet de constater une tendance à la baisse du taux d'affrètement des porte-conteneurs et des vraquiers, mais une relative amélioration en fin d'année pour les navires pétroliers. Ces évolutions ne sont pas sans relation la situation de surcapacité de la flotte que les stratégies de réduction des unités et d'annulation des commandes mises en place pendant la crise n'ont pas été en mesure de contenir complètement. De proportions variables d'un secteur à l'autre, la surcapacité concerne de manière particulièrement forte le transport conteneurisé, même si aucun secteur n'est épargné.

Fig. 3 – Indices d'affrètement des navires



Source : Le Marin (élaboration des données AXS Marine et Hambourg Shipbrokers' Association)

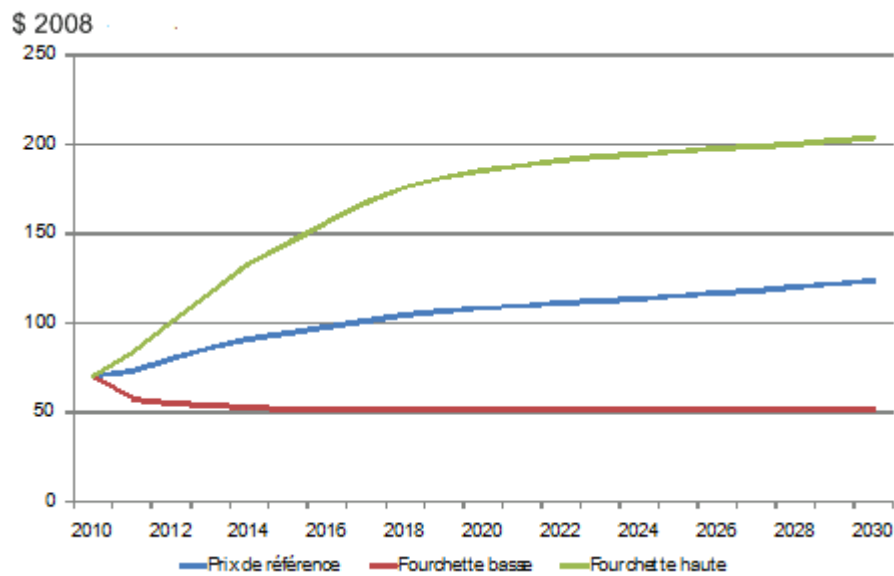
Quant aux taux de fret, qui rendent compte de la demande du transport maritime, malgré des évolutions variables selon les secteurs d'activités, ils affichent tous une tendance à la baisse. La surcapacité tend, en effet, à effacer les effets positifs sur les taux de fret du retour de la demande. Les évolutions de chaque secteur d'activité seront détaillées dans la deuxième partie de ce rapport, mais on peut d'ores et déjà remarquer que la crise de la demande de 2009 qui a affecté les différents segments du transport maritime aurait été moins forte et moins longue, si les compagnies ne se trouvaient pas dans une situation de surcapacité, avec des carnets de commandes importants pour les mois à venir. Les mois pendant la crise de 2009 se sont accompagnés d'une réception continue de nouveaux navires en surplus et toutes les stratégies d'adaptation mises en place par les armateurs (démolition, désarmement, slow steaming, annulation et report de commandes) n'ont pas été suffisantes à réduire complètement cette surcapacité. Par conséquent, l'ensemble du secteur du shipping sera à l'avenir plus vulnérable face aux évolutions de la demande.

Ces évolutions s'inscrivent en outre dans un contexte de hausse des coûts, en particulier en ce qui concerne les soutes. En effet, leur cours est presque parfaitement corrélé avec le cours de pétrole et ce dernier est en augmentation continue. En deux ans il a augmenté de +120% (figure 4). Les prévisions sont également à la hausse. Selon les derniers chiffres de l'EIA (Energy Information Agency, Etats-Unis) ces augmentations seront particulièrement fortes dans les prochaines années (figure 5).

Fig. 4 – Evolutions du prix du pétrole brut en dollar



Fig. 5 – Prédiction des évolutions du prix du baril de pétrole selon l'IEA



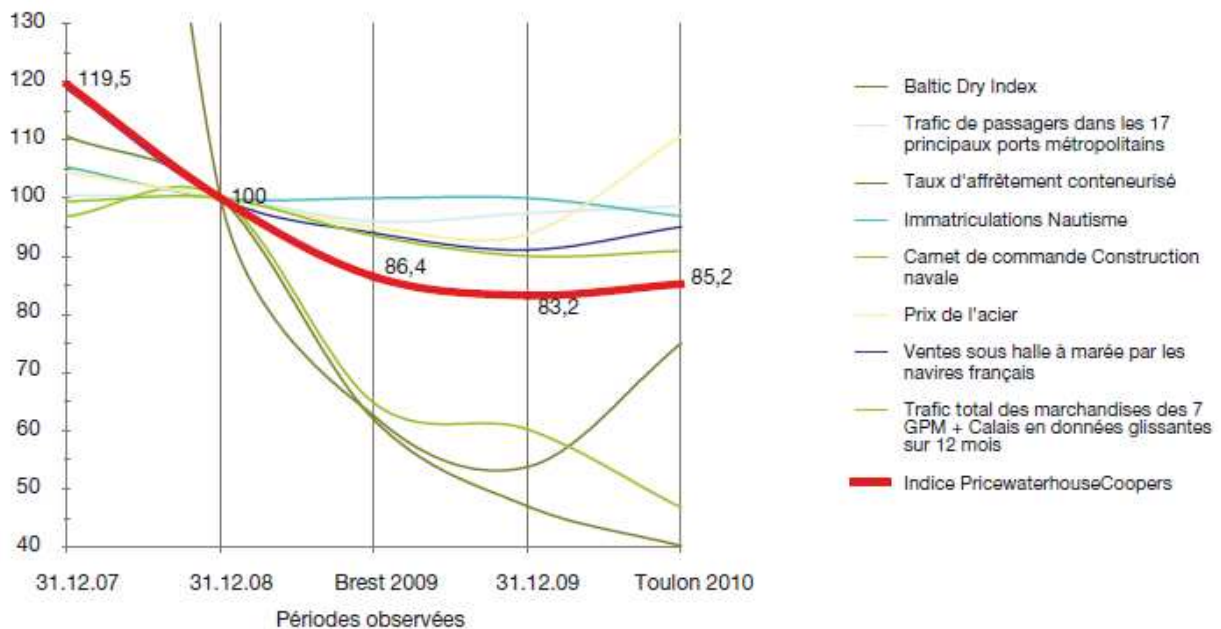
Source : Energy Information Agency

S'agissant des tonnes transportées, en France, après un recul en 2009, on a pu observer en 2010 une remontée graduelle des tonnages au kilomètre. Toutefois, l'indice synthétique de l'économie maritime élaboré par le bureau d'études Price Waterhouse Coopers<sup>1</sup> (figure 6) permet de constater que la reprise a été faible, alors que la plupart des secteurs d'activités de l'économie maritime ont connu une baisse généralisée sur les derniers mois. Cette légère reprise est à mettre au crédit du marché des transports conteneurisés.

<sup>1</sup> Le premier indice Price Waterhouse Coopers (PwC) a été créé en 2009 et présenté à Brest à l'occasion des 5<sup>ème</sup> Assises de l'économie maritime. Il prend comme base l'année 2008 (base 100 au 31 décembre 2008) et compare l'évolution de plusieurs paramètres : le Baltic Dry Index, le trafic de passagers dans les 17 principaux ports métropolitains, le trafic total des marchandises dans les 7 GPM + Calais, le taux d'affrètement conteneurisé, les immatriculations nautiques, le carnet de commande construction navale, le prix de l'acier et les ventes des navires de pêche

En particulier, les indicateurs Price Waterhouse Coopers montrent que le trafic total de marchandises des 7 Grands Ports Maritimes français est toujours en baisse. Il avait reculé de 12% en 2009, sans épargner les deux principaux ports, Marseille (-13%) et Le Havre (-8,5%), avec un impact particulièrement lourd à Dunkerque, 3<sup>ème</sup> port de commerce en tonnage, qui a accusé une chute record de 22% explicable par la baisse de l'activité sidérurgique (avec Acelor Mittal) et l'arrêt de la raffinerie Total. En 2010, les dynamiques des trafics ont été très variables, en raison notamment des situations différentes d'un secteur d'activité à l'autre. Ainsi, si la reprise de 2010 du port de Marseille, qui a connu une progression de 7% sur les 3 premiers trimestres de l'année, est essentiellement due aux vracs grâce à la reprise de l'activité sidérurgique – atone en 2009 – et aux trafics de marchandises diverses, la baisse des trafics constatée au Havre s'explique par la conjugaison des baisses du trafic de pétrole brut (- 8 %) et du charbon (- 7 %). Toutefois, la contraction du trafic global au Havre ne doit pas masquer la progression de 8 % du trafic d'EVP sur les 9 premiers mois de 2010, conséquence notamment des créations de nouvelles lignes maritimes avec les États-Unis, l'Asie et l'Irlande. La baisse des trafics a également concerné le port de Bordeaux, à cause du recul des produits pétroliers raffinés et des trafics conteneurs, et le port de Dunkerque, conséquence directe de la disparition du trafic de pétrole brut et de l'effondrement des produits pétroliers raffinés. Les ports de Nantes Saint-Nazaire, de Rouen et de La Rochelle ont connu une progression positive. Globalement, le trafic de l'ensemble des GPM français a progressé moins rapidement que dans les autres ports européens, notamment par rapport aux ports du range Nord (Anvers, Gand, Hambourg, Rotterdam et Zeebrugge). Ainsi, si le trafic de ces derniers est passé sur une année mobile de -12% au 1<sup>er</sup> trimestre 2010 (comparé au 1<sup>er</sup> trimestre 2009) à +2% au 3<sup>ème</sup> trimestre 2010 (comparé au 3<sup>ème</sup> trimestre 2009), le trafic des GPM est passé de -10 % à -4 % sur la même période. Avec un moindre écart, la progression a été meilleure aussi pour les ports de la Méditerranée (Barcelone, Carthagène, Gênes et Valence), passés de - 12 % à - 4 %.

Fig. 6 – Indice de l'économie maritime



Nota : Brest 2009 = décembre 2009  
Toulon 2010 = décembre 2010

## 2. ELEMENTS DE CONJONCTURE PAR SECTEUR DE TRANSPORT

### 2.1 Transport de conteneurs

#### *Contexte global et concurrence*

Le transport conteneurisé, dont le repli était déjà amorcé depuis l'été 2008, a été le premier secteur du shipping à avoir subi l'impact de la crise, dont la portée a été globalement moindre que sur le marché du transport de vracs secs. Par rapport à ce dernier, la baisse des trafics a été quasi continue jusqu'au second semestre 2009. La reprise a été plus lente et tardive, mais globalement plus stable. En 2010, le secteur du conteneur est – parmi les différents secteurs d'activité du shipping – celui qui a montré les signes d'une reprise la plus solide.

Au niveau mondial, selon le cabinet de consultants spécialisé en lignes régulières Alphaliner, le volume de manutention portuaire de conteneurs devrait croître en 2010 de +11,6% (545 M d'evp), après un recul -8,6% en 2009, en rattrapant le niveau d'activité de 2008. Toutefois, la forte croissance enregistrée au premier semestre 2010 (+18.6%) fait place à une plus modérée au second (+6%). En Europe, la reprise a été tirée par les imports d'Asie (+20%), avec une forte croissance au printemps et un pick estival suivi d'un tassement à l'automne. La dépréciation de l'Euro au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2010 a permis une reprise des exportations européennes, notamment vers les Etats-Unis (+14%). Néanmoins, la réappréciation de l'Euro par rapport aux autres grandes devises internationales a pesé sur la reprise économique de l'UE, notamment sur ses exportations.

L'indice général des taux de fret conteneurisés de Shanghai (SCFI)<sup>2</sup> montre que la demande de transport faiblit en seconde partie d'année sur presque toutes les dessertes et en particulier les grandes destinations Est-Ouest. Depuis son plus haut en juillet, le SCFI a perdu -29% et la chute a été ininterrompue pendant les cinq derniers mois. Depuis septembre, la demande de transport maritime au départ de la Chine a reculé sur presque toutes les destinations et particulièrement sur les grandes routes Est-Ouest en raison du ralentissement de la consommation dans les économies américaine et européenne. En même temps, la demande de transport au départ de la Chine est censée baisser en raison de la nouvelle politique chinoise qui tend à une croissance en faveur des consommateurs chinois plus qu'à une croissance économique fondée sur l'export. Or, les compagnies maritimes avaient anticipé pour le second semestre 2010 des hausses de trafics au départ de Chine, qui ne se sont pas révélées fondées. De nouvelles capacités en porte-conteneurs sont aussi arrivées sur le marché et cette nouvelle situation d'excès d'offre par rapport à une demande stagnante a ainsi été à l'origine d'une nouvelle baisse des tarifs de fret.

Le secteur du conteneur a connu une forte augmentation de capacité. En 2010, les vingt premiers armateurs mondiaux de ligne régulière ont augmenté leur capacité de 14%. Selon les derniers chiffres publiés par Alphaliner, entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre, l'offre de transport mise sur le marché par ces compagnies a augmenté d'1,16 million d'Evp, passant de 10,8 M Evp à 12,3 M Evp. Ce faisant, ces compagnies ont consolidé leur position hégémonique sur le marché de la ligne régulière puisqu'elles sont passées de 79% en 2009 à 83% en 2010 de la capacité conteneurisée dans le monde. Mais elles ont aussi alimenté une situation de surcapacité pesant sur le secteur dans son ensemble, qui au final rend plus précaire la reprise économique et plus incertaines les évolutions dans les mois à venir pour les opérateurs de ce marché. Cette vulnérabilité est à interpréter à l'égard des prévisions de surcapacité

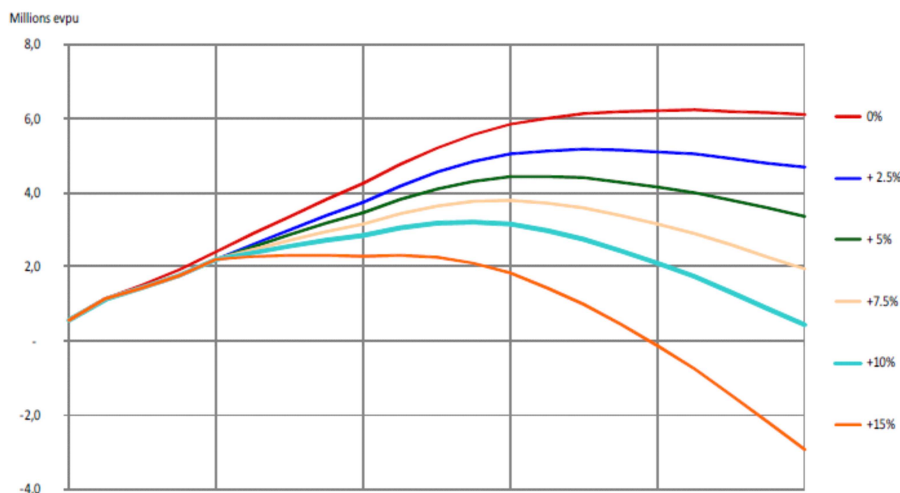
---

<sup>2</sup> L'indice général des taux de fret conteneurisés de Shanghai (SCFI) est publié en version beta depuis mars 2009 et en version officielle depuis le 15 octobre 2010 par le Shanghai Shipping Exchange (SSE). Il s'agit d'un indice des taux de fret conteneurisés pratiqués sur 15 routes principales, qui couvrent les destinations suivantes : Europe, Méditerranée, rive est et ouest des Etats Unis, Golfe Persique, Australie et Nouvelle Zelande, Afrique occidentale, Sud Afrique, Japon occidental et oriental, SudEst asiatique, Corée, Taiwan et Hong Kong. Le taux de Shanghai inclut certaines surcharges tarifaires maritimes (BAF/FAF - EBS/EBA - CAF/YAS - PSS - WRS - PCS - SCS/SCF/PTF/PCC), mais pas les THC.



concernant la flotte porte-conteneurs dans les années prochaines illustrées dans le graphique suivant (figure 7). Les projections réalisées par le courtier BRS montrent plusieurs hypothèses d'évolution du rapport entre l'offre et la demande de transport en fonction de différentes hypothèses de croissance de cette dernière. On constate, sur ce graphique, qu'un retour à l'équilibre entre l'offre et la demande n'est pas évident dans les années à venir. En 2013, seule une croissance de 15% par an permettrait d'atteindre l'équilibre. Dans le cas d'une augmentation annuelle de 10%, cet équilibre ne serait atteint qu'en 2014. N'importe quel autre taux de croissance inférieur à 10% ne permettrait pas le retour à l'équilibre.

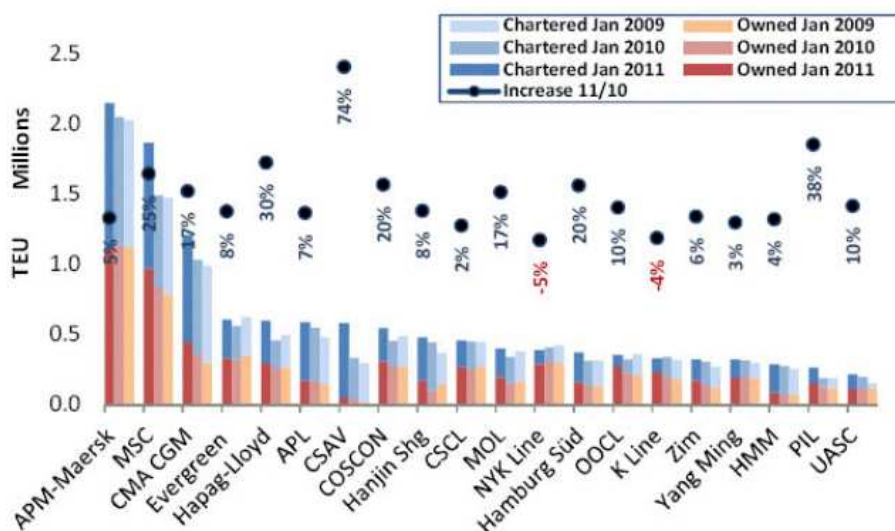
Fig. 7 – Surcapacité de la flotte de porte-conteneurs de 2009 à 2014 en fonction de la croissance des échanges



Source : MLTC/BRS - Alphaliner

Parmi les sept premières compagnies maritimes au monde, en termes de parts de marché, seul APM-MAERSK a vu sa position décliner. Le leader danois, qui détenait 18,5% de ces parts en est à 14,5% aujourd'hui. Pour sa part, MSC, qui conserve la 2<sup>ème</sup> place, a vu ses parts de marché passer de 8,2% à 12,6% au cours de la même période tandis que, CMA CGM, à la 3<sup>ème</sup> place, les a vues grimper de 4,9% à 8,2%. En termes relatifs, la compagnie plus dynamique a été CSAV, qui a augmenté sa flotte de 74% en douze mois. Les trois leaders du secteur sont suivis par Evergreen, Hapag-Lloyd, APL, CSAV, le chinois COSCO puis le coréen Hanjin.

Fig. 8 – Évolution des capacités des 20 premières compagnies mondiales entre 2009 et 2010



Source : Alphaliner

Ces évolutions ne sont pas sans relation avec une autre tendance qui caractérise l'évolution du secteur du transport conteneurisé depuis son origine, c'est-à-dire la tendance continue à l'accroissement de la taille des navires. Avec 76 porte-conteneurs géants (dont 49 > 10 000 EVP) devant être livrés au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2011 contre 61 en 2010 (Alphaliner), le gigantisme devient une caractéristique structurante de la flotte porte-conteneurs. Selon les prévisions, ces nouvelles capacités permettront de créer 4 à 5 nouveaux services reliant l'Asie à l'Europe et d'en ouvrir cinq sur le transpacifique. CMA-CGM devrait recevoir le plus grand nombre de Very Large Container Ship/VCLS (9), suivi par MSC (14 unités d'une capacité comprise entre 12 500 et 14 000 EVP) et MAERSK (9 navires de 13 000 EVP). L'armateur chinois CSCL devrait recevoir ses six premiers navires de 14 000 EVP, auxquels s'ajouteront 2 unités supplémentaires en 2012.

La dernière partie de 2010 a été concernée par une hausse importante des prix des carburants. A plus long terme, le développement du secteur est freiné par l'incertitude concernant les évolutions des soutes. L'augmentation constante des vitesses qui a caractérisé le développement du secteur a été remise en question avec le doublement du prix du carburant à partir du 2<sup>ème</sup> trimestre 2008. Les incertitudes quant aux évolutions futures des prix du pétrole conduit les opérateurs à mettre en place des stratégies prenant de plus en plus en compte une augmentation durable des prix. Ainsi, la stratégie de réduction des vitesses, de suppression d'escales et d'augmentation du nombre de navires que l'on avait observée au cours de la crise de 2009 semble se transformer d'une mesure conjoncturelle en une modalité de fonctionnement plus durable. De cette manière, les opérateurs anticipent non seulement les évolutions déterminées par la diminution des ressources disponibles, mais également la mise en place de mesures d'internalisation des externalités environnementales de plus en plus contraignantes pour le secteur maritime.

#### *La situation économique de CMA-CGM*

Le groupe CMA-CGM se confirme au 1<sup>er</sup> rang français et au 3<sup>ème</sup> rang mondial pour le transport conteneurisé. Après la période de crise de 2009, où la compagnie a enregistré une baisse de 30% de son chiffre d'affaires et une perte de 500 M€, les premiers mois de 2010 ont marqué une amélioration de la situation économique-financière du groupe. La dette a reculé et les trafics ont recommencé à croître, permettant ainsi au groupe de bénéficier des effets cumulés de la reprise des échanges mondiaux et des mesures de rationalisation mises en place à partir de 2009.

La stratégie de CMA-CGM pour faire face à la crise a reposé sur des multiples mesures. Le plan d'économies a prévu à la fois une rationalisation des flottes, des services et des coûts opérationnels. Au total, 30 services sur 200 ont été supprimés et la vitesse d'exploitation des navires a été réduite au maximum, en passant à la « super eco speed » (12 à 15 nœuds) là où c'était possible. Dans une optique de partage du risque, CMA-CGM a signé des accords de partenariat avec différentes compagnies maritimes ainsi qu'avec les opérateurs de terminaux afin de tenir compte des baisses de volumes.

Parallèlement, la compagnie a mis en place un programme de restructuration financière. Fin 2010, après deux ans de négociations<sup>3</sup>, l'armement français a vu l'entrée d'un nouvel actionnaire dans son capital, le groupe turc Yildirim<sup>4</sup> qui, le 26 novembre 2010, a pris 20% du capital de CMA-CGM et s'est engagé à investir 500 Mln \$ sous la forme d'une souscription d'Obligations Remboursables en Actions (ORA) d'une durée de 5 ans. Le fondateur et président de la compagnie, M. Jacques SAADE, a pu conserver 80% de sa compagnie et, même si les négociations se poursuivent avec le FSI (le Fond Stratégique d'Investissement de l'État) qui pourrait investir selon certaines sources jusqu'à 150 Mln€, le

---

<sup>3</sup> Pour mémoire, CMA-CGM s'est retrouvée dans une situation de manque de liquidité liée aux nombreuses commandes au moment de l'éclatement de la crise qui a conduit ses partenaires financiers à ne plus lui consentir de prêt. Les banques ont alors posé une condition au sauvetage de sa trésorerie. L'entreprise aurait dû ouvrir son capital et réformer sa gouvernance. Les négociations ont été conduites sous l'égide de l'Etat. Plusieurs candidatures ont été déposées et examinées. Parmi elles, celle de Louis Dreyfus Armateurs, du groupe Bolloré et de plusieurs fonds (Colony Capital, Qatari Holdings...).

<sup>4</sup> Acteur présent dans des industries telles que l'extraction et le transport de produits miniers, la construction navale ou encore la gestion de terminaux portuaires.

fonds souverain français ne devrait pas prendre, en cas d'accord, plus de 6% du capital de CMA CGM.

Au niveau de la flotte, 2010 s'est caractérisé par une nouvelle tendance à la hausse. L'année 2009 avait été marquée par une réduction des unités exploitées, puisque l'armement n'avait pas renouvelé l'affrètement d'une partie des navires arrivant en fin de charte. La flotte était ainsi passée de 395 navires (dont 98 en propriété) en 2008 à 352 navires (dont 85 en propriété) au 31 décembre 2009. Cette tendance s'est renversée en 2010 et la flotte de la compagnie a dépassé son record historique. En octobre, CMA-CGM alignait 401 navires (dont 98 en propriété). De cette manière, la compagnie a renforcé sa position sur les marchés du transport conteneurisé, avec une augmentation considérable de sa part de marché (en termes de capacité), qui est passée de 4,9% à 8,2% de la flotte mondiale. Sa politique d'investissements s'est concentrée sur des navires de grande taille et en propriété. La compagnie est donc dans une nouvelle phase d'essor, venant même talonner de plus en plus près le groupe suisse Mediterranean Shipping Company (MSC). Au total, en 2010, le groupe aura pris livraison de 15 navires, dont 4 sous pavillon français (RIF), et il prévoit d'en recevoir 9 en 2011. Les prévisions d'entrée en flotte pour la compagnie varient dans la presse spécialisée et l'administration ne dispose pas d'informations sur ce point. Ainsi, il est difficile d'avoir une idée précise de la stratégie à court terme envisagée par l'armateur. Par ailleurs, l'inscription d'une partie de ces nouvelles unités sous RIF demeure hypothétique, la majorité des derniers navires neufs reçus par l'armateur ayant, au mieux, transité par le pavillon français via le RIF avant d'être placés sous pavillon tiers consécutivement à une procédure de gel de francisation. A l'heure actuelle, 21 navires sont effectivement immatriculés sous RIF, totalisant 1,72 millions d'UMS soit 31% du tonnage total des navires inscrits sous RIF. Ce nombre est à peu près stable depuis la mise en œuvre de ce registre en 2006. Selon les déclarations de son président, à l'avenir, la compagnie s'orientera de plus en plus vers la Chine pour la construction des futures navires CMA-CGM, devenue désormais plus compétitive par rapport à la Corée.

L'augmentation des unités exploitées rentre dans la stratégie de réduction des coûts d'exploitation par le biais d'une réduction des vitesses. Cette stratégie est largement pratiquée par le groupe sur les routes Asie-Europe, où – comme l'a expliqué J. SAADE lors de son intervention aux 6<sup>ème</sup> assises de l'économie de la mer à Toulon – CMA-CGM est passée d'une exploitation à 8 navires pour une vitesse de 22 nœuds à une exploitation 11 navires/18 nœuds. CMA-CGM cherche ainsi, comme beaucoup d'opérateurs, à anticiper les coûts d'une augmentation des prix des soutes censée être importante en fonction des évolutions des disponibilités des ressources et des politiques environnementales. En même temps, l'augmentation des capacités rend la compagnie plus vulnérable face à un éventuel nouveau retournement du marché à l'avenir. Et sur ce point, les analystes de Axs-Alphaliner estiment que les signes de ralentissement risquent d'avoir une durée supérieure aux prévisions des armateurs et qu'aucun des principaux facteurs de la reprise de l'hiver dernier n'est pas d'actualité aujourd'hui : « *les transporteurs n'ont procédé qu'à de modestes réductions de capacités depuis le début de la saison hivernale, certains continuant même d'en ajouter malgré des taux de remplissage plus faibles. Deuxièmement, la reconstitution des stocks semble avoir atteint son sommet* »<sup>5</sup>.

## 2.2 Transport de vrac secs

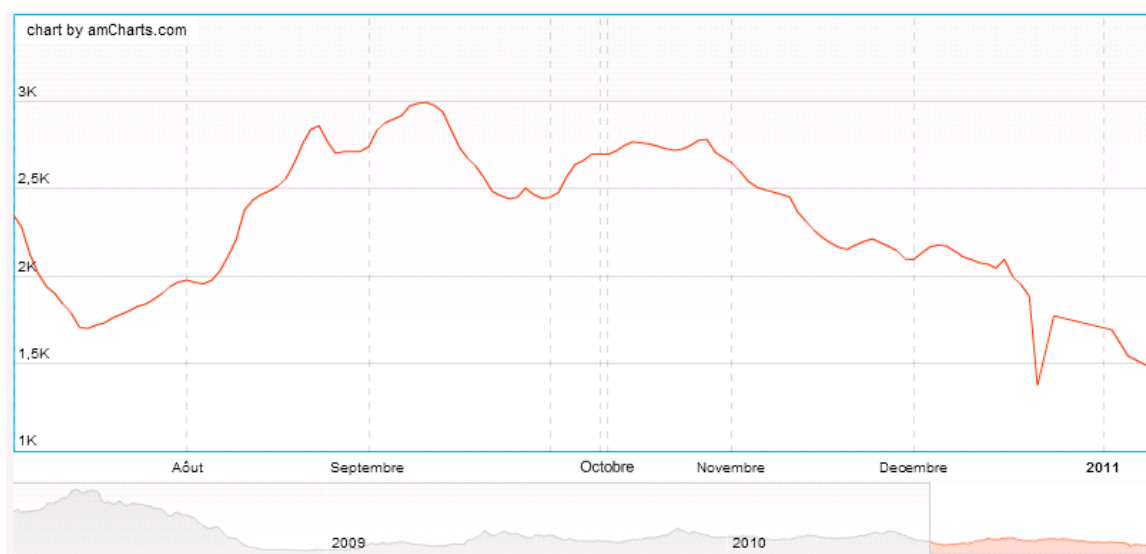
Le secteur du vrac est celui qui a enregistré la rupture la plus brutale avec des baisses d'activité de 15 à 20% entre les mois de novembre 2008 et de février 2009. Il s'agit également du secteur qui a connu les évolutions les plus surprenantes et rapides. Les conséquences de la crise sur l'industrie minière chinoise ainsi que l'effet massif créé par le plan de relance gouvernemental ont provoqué une augmentation sans précédents des importations chinoises de minerai de fer dès le 2<sup>ème</sup> semestre 2009. Le transport maritime de vrac secs en a largement bénéficié permettant au marché de se redresser rapidement et de manière totalement inattendue. Toutefois, sa reprise a été brève et fragile, comme le montrent les évolutions des taux de fret, qui ont recommencé à chuter à partir de l'été 2010 (figure 9). Pour autant, après le creux estival, la production sidérurgique mondiale a néanmoins retrouvé en

<sup>5</sup> L'Antenne, 09/12/2010

septembre son niveau de production d'avant crise, tirée cette fois-ci par les pays occidentaux.

Malgré cette reprise, les prix du transport maritime de vrac secs se sont repliés à partir de fin octobre. A la fin de l'année, ils sont tombés à leur plus bas niveau depuis six mois. Après avoir commencé l'année autour des 3.000 points puis être monté jusqu'à 4.202 points en mai, porté par une vague d'optimisme et par la reprise économique, le Baltic Dry Index (Bdi) s'est effondré au début de l'été, chutant jusqu'à 1.700 points avant d'osciller au cours du deuxième semestre au gré des inquiétudes du marché (figure 9). Si la chute des dernières semaines de l'année peut s'expliquer par l'inactivité caractéristique de la fin de l'année, les analystes observent une « étrange déconnexion entre l'envolée des cours des matières premières qui flambent, et l'indice Bdi, au plus bas depuis plus de cinq mois alors que la demande de fret s'effrite et que de nouveaux navires engorgent le marché » (Edward Meir, analyste de la société financière MF Global)<sup>6</sup>. Or, cette déconnexion est un phénomène qui se rencontre lorsque l'offre de tonnage excède la demande de manière importante. Elle intervient souvent à la fin d'un cycle haussier des frets, en conséquence des commandes de navires neufs que ce cycle a engendré. Dans ces cas, les matières premières peuvent rester à un fort niveau et les frets fléchir voire s'écrouler.

Fig. 9 – Évolution du Baltic Dry Index au cours du 2<sup>me</sup> semestre 2010



Globalement, le marché s'est confirmé très volatil et étroitement lié aux arbitrages de la Chine concernant l'évolution des cours mondiaux du minerai de fer. Après deux ans de croissance des flux de minerai (+10% en 2010 et +8% en 2009), les prévisions sont au ralentissement pour 2011. La World Steel Association annonce +5,3% pour l'année prochaine, en sachant qu'en Chine, qui capte les deux tiers des échanges de minerai de fer, la progression de cette année sera moins forte que par le passé (+5%) en raison du ralentissement du secteur sidérurgique chinois depuis mai 2010.

Le retour global de la croissance sur tous les secteurs (minerai, consommation agroalimentaire, charbon sidérurgique, charbon thermique) a posé à nouveau le problème de la congestion portuaire. Avec le retour des trafics, la chaîne logistique du transport de minerais a recommencé à souffrir de l'encombrement des ports. L'essentiel du problème réside dans la volonté des gouvernements d'investir massivement dans des ports dimensionnés pour recevoir des capesizes sans être certains du retour sur investissement. En effet, avec la congestion portuaire en Australie, en Indonésie et en Amérique du Sud, le marché chinois du charbon et des minerais pourrait se retourner vers l'Amérique du Nord. Le Canada et les États-Unis ne connaissent pas encore d'engorgement de leurs terminaux vraciers et disposent de ressources pour répondre en partie à la demande chinoise. Dans une telle situation, une partie de la flotte reste immobilisée, d'autant plus que dans le contexte actuel de baisse des frets « certains propriétaires préfèrent lester leurs navires (sans charger de marchandise) plutôt que d'accepter les prix actuels du

<sup>6</sup> L'Antenne, 31/12/2010

*marché, ce qui préfigure une poursuite de la déprime pour les premières semaines de 2011 » selon Fearnleys.*

Concernant la flotte, la croissance des livraisons entamée au 1<sup>er</sup> semestre s'est confirmée au second. Les livraisons ont atteint un nouveau record au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2010. En ce qui concerne les capesizes, le carnet de commandes représente encore 65% des capacités de la flotte en service et, selon BRS, l'on peut s'attendre à un rythme de livraison encore très soutenu pour l'année 2011. Il représente l'équivalent de 49% des capacités de la flotte actuellement en service pour les Panamax, alors que la flotte des Handysize est la seule qui – malgré de prévisions de livraisons importantes – possède un levier d'ajustement de l'offre à la demande en fonction des opportunités de démolition liées à l'âge de la flotte (800 navires âgés de plus de 25 ans). Globalement, il est évident que, dans un contexte de prévisions à la baisse de la demande, cette augmentation de l'offre constitue une menace pour l'équilibre économique du secteur.

### *Le secteur du transport de vrac secs en France*

Parmi les principaux opérateurs du secteur en France, on retrouve la société Sétaf-Saget, filiale du groupe BOURBON, et Cetrappa, filiale du groupe LDA.

Après avoir décidé de vendre sa flotte de vraquiers en juin 2010, en octobre BOURBON a annoncé vouloir cesser son activité d'opérateur de transport de vrac (16 unités). Une lettre d'intention a été signée en ce sens. Dans le cadre de cette cession, BOURBON ne conserverait en propriété que le cimentier Endeavor, déjà exclu de la cession des 16 vraquiers de la compagnie au groupe américain Genco Shipping and Trading. L'Endeavor, mis en service en juin 2009 et affrété sur un contrat long terme par Lafarge, restera exploité par BOURBON dans le cadre d'un contrat de services avec l'acquéreur. En se désengageant de l'activité vrac, le groupe souhaite se concentrer uniquement sur le secteur des services à l'offshore. Selon le groupe, la cession de l'activité d'opérateur de vrac à Jean-Louis Bottaro et sa famille (qui fonda Sétaf-Saget en 1968 et en fut dirigeant jusqu'en 2008) devrait dégager une plus-value d'environ 10 millions d'euros.

Quant au groupe LDA, l'activité historique de transport en vrac reste son activité principale. LDA a fondé sa stratégie sur le triple développement du secteur du transport en vrac, sur les services maritimes pour l'industrie (pose de câbles sous-marins avec Alcatel-Lucent, recherche sismique, transport de gros éléments industriels, notamment Airbus) et les liaisons transmanche (via LD Lines). Les services offshores et de logistique-transbordement complètent les activités proposées par LDA, qui s'est également lancé via sa filiale GLD Atlantique, dans un service d'autoroute de la mer entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijon. Recemment, LDA a déclaré à plusieurs reprises son intention de développer l'activité vrac et de relancer les investissements dans ce secteur. Il compte acquérir de nouveaux vraquiers pour sa filiale Cetrappa. Les discussions sont en cours avec plusieurs chantiers concernant des commandes de grosses unités d'environ 180.000 tonnes du type Capesize, mais aussi des navires de plus petite taille, LDA travaillant aussi avec des Handysize (environ 40.000 tonnes), notamment en Asie du sud-est. Ainsi, l'armateur pourrait reconstituer sa flotte d'avant 2008, lorsqu'il disposait d'une quinzaine de vraquiers en propriété. Aujourd'hui, Cetrappa arme seulement trois navires avec ses propres équipages, dont deux vraquiers sous pavillon français. L'ensemble des vraquiers contrôlés par la compagnie est, pour sa part, d'une vingtaine d'unités. Le dernier navire affrété entré en flotte est le Lake Deer (28.000 tpl), lancé en décembre 2010. La mise en service d'un Capesize de 180.000 tonnes, le Lake D, est prévue en mai 2011. Ce vraquier, construit au Japon, sera affrété pour 12 ans.

## **2.3 Transport pétrolier et de gaz**

Les transports pétroliers ont résisté quelques temps après le déclenchement de la crise financière, mais l'ajustement progressif des quotas de production de l'OPEP à la nouvelle donne de l'économie réelle mondiale a porté un coup fatal au marché en tout début d'année 2009. Après un recul de -55% en 2009, le transport maritime de pétrole brut a retrouvé en 2010 son niveau précédent la crise, avec une

croissance de +4,6% sur l'année. Les mêmes tendances ont caractérisé le secteur du transport de produits raffinés, qui ont également récupéré leur niveau de 2008.

Cela est le résultat de la reprise de la croissance, à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2010, de la production pétrolière et de la demande de pétrole. Du côté de l'offre, cette tendance s'explique par l'augmentation de la production des pays OPEP et la stabilité de la production des pays non-OPEP. Du côté de la demande, la hausse est surtout tirée par les pays non-OECD, notamment par la Chine, alors que pour les pays de l'OCDE le bilan est très variable. Si l'Amérique du Nord et l'Asie du Nord ont retrouvé une (faible) croissance, en l'Europe la décroissance de la consommation continue.

Les tarifs du fret pétrolier ont reculé à partir de l'été 2010 (figure 10). La remontée des taux en fin d'année a été brève et conjoncturelle (essentiellement liée à la vague de froid en Europe et Amérique du Nord) et les tarifs pétroliers ont repris leur chute les premières semaines de 2011. Ces tendances sont en relation avec la situation de surcapacité endémique qui caractérise le secteur, notamment sur le marché des Very Large Crude Carriers (VLCC)<sup>7</sup>, en chute libre depuis plusieurs mois. Après un recul de -4% sur le premier semestre, le taux des VLCC a encore baissé de 32 K\$/j au 2<sup>ème</sup> trimestre à 5 K\$/j au troisième.

Fig. 10 – Évolution du Baltic Dirty Tanker (---) et du Baltic Clean Tanker Index (---) au cours du 2<sup>ème</sup> semestre 2010



Le secteur du transport de vrac liquide comprend également le secteur du transport de gaz naturel liquéfié (GNL), en progression exponentielle depuis le début des années 2000 (même s'il n'a pas été épargné non plus par la récession en 2009). Ce secteur est en constante évolution en ce qui concerne les capacités de production, les capacités portuaires (adaptation des terminaux) et les capacités de transport maritime (construction de navires GNL). Après un recul de -5% en 2009, en 2010 la croissance des échanges de LNG a été de 13%. Toutes les régions mondiales sont concernées par ces évolutions et l'Europe connaît les évolutions les plus importantes (+28%).

#### *Le secteur du transport de vrac liquides en France*

Les compagnies leaders en France dans le secteur pétrolier sont Sea-Tankers, Socatra et Euronav.

Sea-Tankers est une société de transport de produits pétroliers fondée en 2007. Elle regroupe les activités de Fouquet Sacop et Pétromarine et aligne une flotte spécialisée dans le transport de produits

<sup>7</sup> Les Very Large Crude Carriers (en français : « très grand pétrolier transporteur de brut ») sont une classe de pétroliers géants dont le port en lourd est compris entre 150 000 tonnes (fin de la taille Suezmax) et 320 000 tonnes (début de la taille ULCC, Ultra Large Crude Carrier).

raffinés. Cette compagnie a été créée par le logisticien belge Sea-Invest. La flotte de Sea Tankers est exploitée en Europe, en Afrique et dans les Caraïbes. Elle compte 29 navires dont 17 sous pavillon français. Les échéances de fin d'obligation de pavillon en découlant s'échelonnent de 2010 à 2015.

Euronav est un armateur, un opérateur et un gérant de navires intégrés verticalement. Outre sa flotte de pétroliers, Euronav offre également un éventail complet de services maritimes. Euronav opère sa flotte sur le marché spot ainsi qu'au travers de contrats d'affrètements fixes. L'exploitation commerciale de la majeure partie des VLCC et d'Euronav est confiée à Tankers International. La majeure partie de sa flotte de Suezmax est frétée à long terme. Euronav est également capable de fournir et d'opérer des navires FSO (Floating, Storage and Offloading) au travers de conversions ou de bâtiments neufs. La flotte est gérée au départ de trois filiales : Euronav Ship Management SA et Euronav SAS, deux compagnies françaises ayant leur siège social à Nantes (France), et Euronav Ship Management (Hellas) Ltd., ayant son bureau principale au Pirée, Grèce.

Aujourd'hui, le secteur du transport pétrolier est celui plus problématique du point de vue de la flotte française. En effet, le principal risque pour l'armement national résulte de l'évolution des capacités de raffinage sur le territoire français, qui pourrait entraîner la sortie du pavillon de plusieurs VLCC, avec une réduction importante de la flotte marchande sous pavillon national en termes de tonnage. Actuellement, en effet, l'application de la loi de 1992 prévoit que tout propriétaire d'une unité de raffinage de pétrole brut installée en France doit disposer d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut entrant dans cette usine. Or, la crise financière a fortement impacté les compagnies pétrolières et la rentabilité du secteur du raffinage s'est effondrée. Au niveau mondial, le double effet d'une augmentation des capacités de production des raffineries et de la relocalisation dans les pays producteurs a conduit à une situation excédentaire conséquente et durable. C'est ainsi que l'activité de raffinage diminue en France, avec un impact lourd sur le secteur du transport de pétrole brut et sur l'armement national. Le secteur est également concerné par l'arrivée à échéance dans les années à venir de l'obligation de pavillon pour les navires achetés par le biais de GIE fiscaux.

Le secteur du transport de GNL est un secteur porteur, qui traverse cependant en France une période difficile. Gazocéan est la compagnie leader du marché. Elle est détenue à 80% par GDF-Suez et elle exploite 4 méthaniers sous pavillons français. La compagnie a connu des pertes en 2008, mais elle a été de nouveau rentable en 2009. Son actionnaire principal, GDF Suez, a pour sa part dégagé un résultat net de 4,5 milliards d'euros en 2009. Malgré ces résultats positifs, la direction de l'entreprise a présenté un plan de restructuration en avril 2010 prévoyant le désarmement du navire « Le Tellier » (dernier méthanier au 1<sup>er</sup> registre depuis la sortie de flotte du Descartes) et la suppression des 60 postes d'exécution liés à l'exploitation de sa flotte sous pavillon français.

## **2.4 Transport roulier et de passagers a courte distance**

Le secteur des navires rouliers est prépondérant en Europe, où le marché ouvert a favorisé son développement. En revanche, il a pratiquement disparu des routes intercontinentales face à la concurrence du conteneur. Ce secteur a été lourdement touché par la crise. En effet, les nouvelles unités commandées entre 2007 et 2008 pour répondre au vieillissement de la flotte, sont arrivées sur le marché en même temps que la crise, en faisant chuter les taux d'affrètement. Ainsi, en 2009, la stratégie a été de rationaliser et de réorganiser le déploiement des flottes, avec par conséquent la fermeture d'un certain nombre de routes et de services. Ce contexte a également nui au développement des autoroutes de la mer, dont plusieurs projets ont été abandonnés ou reportés par les armateurs. Le marché des navires rouliers est plutôt fragile, ce qui explique la forte tendance au regroupement des opérateurs et l'émergence de hub portuaires, dans une optique de rationalisation des coûts, tant en ce qui concerne l'exploitation des pur frétteurs ro-ro dédiés aux flux industriels et aux remorques routières non-accompagnées qu'en ce qui concerne les navires mixtes ro-pax.

En France métropolitaine, c'est le secteur du transport à passagers qui présente la plus haute

importance du point de vue économique, de l'emploi et de l'aménagement du territoire. Or, ce marché décroît depuis plusieurs années sur tous les segments, face à la concurrence du mode aérien à bas coût et du lien fixe sur le trafic transmanche. Il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. En France, donc, les deux marchés les plus importants sont celui de la desserte maritime de la Corse et celui de la desserte transmanche. Par ailleurs, sur ces deux segments le nombre de compagnies exploitant des navires battant pavillon tiers (LD-lines sur le transmanche, Corsica Ferries sur la Corse et, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2010, Moby Lines) s'accroît. La crise économique des derniers mois a aggravé ces tendances en accélérant la réduction de la demande. Par conséquent, les principales compagnies françaises opérant dans ce secteur avec des navires sous 1<sup>er</sup> registre métropolitain, la SNCM sur la desserte de la Corse et Brittany Ferries et SeaFrance sur la desserte transmanche, traversent une période de bouleversement économique, qui pourrait avoir un lourd impact sur l'emploi national de marins.

### *La desserte maritime de la Corse*

#### a) Évolution des trafics sur les liaisons Corse-Continent

La desserte de la Corse compte 24 liaisons maritimes, (France et Italie) assurées par 6 compagnies. La SNCM (Société Nationale maritime Corse Méditerranée) et Corsica Ferries assurent 90% du trafic. Cette dernière est devenue l'acteur principal du marché en 2002 et détient désormais 63% du trafic passagers (chiffres 2010). Le reste du marché se partage entre la SNCM (27%), la CMN (6%) et, depuis avril, Moby Lines (4%).

Les trafics sur la Corse sont en nette progression depuis plusieurs années. La progression du nombre de passagers transportés s'est poursuivie en 2009, avec 7,3 millions de passagers (maritime + aérien) contre 6,9 millions en 2008. Concernant le transport de fret, même si ce dernier s'effectue principalement au départ de Marseille, toutefois, CFF a réussi à capter en 10 ans plus de 20% des trafics fret à partir de Toulon au détriment des compagnies délégataires.

La saison estivale 2010 a été à la hauteur des évolutions passées. La progression globale de 8% cache une progression de 20% de Corsica Ferries, qui avait mis en ligne un navire supplémentaire par rapport à 2010 (accroissement de son offre de places de 20%). Moby-ligne a fait également de bons résultats, conformes à ses prévisions pour cette 1<sup>ère</sup> année (plus de 30 000 passagers depuis le 1<sup>er</sup> avril). Par contre, la SNCM continue de chuter (entre -7 et -13%), particulièrement sur Marseille (Le Corse et le Liamone II ont été déployés sur Nice). Les taux de remplissage ont été maintenus grâce à une diminution de l'offre sur la DSP (-108 traversées).

#### b) Le marché de la desserte maritime de la Corse : situation économique et dépense publique

Le marché maritime corse se caractérise par une surcapacité de l'offre par rapport à la demande. L'arrivée, en 2010, d'un nouveau navire de CFF et d'un nouvel opérateur ont encore aggravé cette situation. Aujourd'hui, les 4 compagnies présentes offrent près de 7 millions de places face à une demande d'environ 3 millions de passagers.

L'augmentation de l'offre a conduit à une baisse généralisée des prix, avec une répercussion sur les conditions d'exploitation des compagnies assurant le service public. Cette augmentation concerne également le fret, qui bénéficie à Toulon d'un moindre coût de la manutention et de liaisons plus courtes avec la Corse.

L'accroissement des trafics fret et passagers à Toulon fragilise les compagnies délégataires, ce qui conduit à une augmentation du montant des compensations financières versées par la CTC. En outre, le coût associé au dispositif d'aide sociale a cru avec les trafics au fil des années, en passant ainsi de 7,5 M€ en 2002 à 21,5 en 2009. A partir de 2010, celui-ci a été plafonné à 16 M€.

#### c) La situation économique de la SNCM

La SNCM exploite 10 navires (4 cargos mixtes, 5 ferries, 1 NGV). En trois ans, l'effectif de la compagnie est passé de 2 140 salariés (dont 1477 navigants) à 1 853 (dont 1307 navigants à mi-2010).



La situation financière de la compagnie continue de se dégrader en relation avec les évolutions de trafic. Le chiffre d'affaires de 2009 (196,7 M€) était en baisse de 10,3% par rapport à 2008. Perte d'exploitation de 6,6 M€ en 2009, le résultat net a été positif (17,7 M€) uniquement en raison de la cession des participations de la SNCM dans la CMN. En 2010, la SNCM confrontée à une augmentation massive de l'offre concurrente continue de perdre des parts de marché. La forte progression de la fréquentation de l'île en 2010 (8% selon l'OTC) a bénéficié pour l'essentiel à ses concurrents. Pour la saison estivale, qui représente 65% du chiffre d'affaires passagers, ses performances se situent à -9,5 % en passagers et à -13,5% en CA par rapport à 2009.

Dans un contexte social toujours fragile, sa situation commerciale et financière s'est aggravée au 1<sup>er</sup> semestre 2010. En mars 2010, la compagnie prévoyait 10 M€ de perte. Ces prévisions ont été revues en juillet à la hausse (-20 M€). Courant l'automne, la presse faisait état d'une perte de -25 M€. L'année sera probablement sauvée par des résultats exceptionnels (vente CMN, siège, Monte Cinto etc.)

### *La desserte maritime transmanche*

L'offre de transport transmanche répond à une demande fret et passagers et repose sur plusieurs modes (maritime, ferroviaire et transport combiné) en concurrence sur les différents segments de la demande. Depuis plus de 15 ans, le transport maritime doit faire face à la concurrence du tunnel sous la Manche. Au cours de 2010, les trafics du tunnel ont repris leur croissance, alors que le trafic maritime a traversé une période difficile. Au-delà de la concurrence modale, les compagnies maritimes opérant sur ce secteur ont subi des fréquents ajustements de marché liés aux évolutions de la situation économique britannique. Ainsi, si la récession des économies britannique et irlandaise en 2010 a contribué à bloquer le marché, le retour à la croissance n'est pas prévu pour 2011. Le Royaume-Uni connaît une situation budgétaire très dégradé (déficit à 11,3 % du PIB en 2009 et autour de 11 % en 2010 et 2011 selon la Commission européenne). Avec un retournement du secteur immobilier et des consommations en baisse (remonté du taux d'épargne, pertes de pouvoir d'achat, ralentissent des salaires et inflation élevée), l'économie britannique est rentrée à partir de fin 2010 dans une phase de ralentissement. A cela s'ajoutera, pour 2011, un choc sur la consommation lié à la hausse de la TVA, la pression de l'assainissement des finances publiques et au ralentissement de l'économie mondiale. Cela explique pourquoi, alors que la reprise du fret est avérée en Baltique et en mer du Nord, les volumes à destination de la Grande-Bretagne et de l'Irlande sont en berne. Tous les opérateurs présents sur les liaisons transmanche subissent les impacts de la mauvaise situation économique britannique : SeaFrance est en phase de redressement judiciaire, P&O Ferries de licenciements, LD Lines a supprimé la ligne Douvres-Boulogne et Brittany Ferries connaît des résultats contrastés selon les services.

#### a) La situation de Sea France

SeaFrance, filiale de la SNCF, assure une liaison Calais-Douvres sur laquelle elle met en ligne quatre navires battant pavillon français (dont un fréteur) assurant 30 rotations quotidiennes. Sa flotte alignait sept navires jusqu'en 2007. En 2009, elle a été réduite à quatre unités.

Les graves difficultés financières ont conduit la compagnie à recourir à un plan social qui a été à l'origine d'un mouvement important de grève début 2010. Après une nouvelle grève portant sur les conditions d'armement des navires pendant le week-end de Pâques 2010 (qui a provoqué une perte de 2 M€), le Conseil de surveillance a décidé, pour éviter la cessation de paiement et la liquidation, de saisir le Tribunal de commerce de Paris qui a placé l'entreprise en procédure de sauvegarde le 16 avril 2010. A l'issue de cet épisode, la direction a proposé début juin 2010 un plan de restructuration (le nouvel plan industriel, NPI) prévoyant 725 suppressions de poste (soit près de 45% de l'effectif, 243 de plus que dans l'accord de médiation et 75 de plus que les 650 prévus dans le 1<sup>er</sup> plan proposé par l'entreprise) sans entraîner, à ce jour (novembre 2010), de réactions des syndicats ou des salariés qui semblent résignés afin d'éviter la liquidation judiciaire. A l'issue des départs enregistrés ces derniers mois, l'effectif de SeaFrance est aujourd'hui inférieur à 1300 salariés (Ils étaient près de 1600 en 2009). L'effectif final sera de 853 ETP.

Avec ce plan, la direction espère un retour à une marge d'exploitation positive à l'horizon 2013-2014. Le soutien de la SNCF (actionnaire unique de SeaFrance), qui assure la trésorerie de l'entreprise,

dépend de la bonne exécution de ce plan et de la conclusion d'accords d'organisation avec les salariés. La SNCF pourrait alors, sous réserve de l'accord de la Commission (au titre des aides d'État) refinancer l'entreprise à hauteur de 170 M€ (SeaFrance estime ses besoins à 190 M€).

b) La situation de Brittany Ferries

Brittany-ferries exploite 8 lignes régulières fret et passagers. Elle dessert l'Angleterre et l'Irlande à partir de la France ainsi que l'Espagne à partir de l'Angleterre. L'armement arme une flotte composée de 8 navires dont 6 transbordeurs de grande capacité (propriétés du groupe). Fin 2009, Brittany-ferries employait 2.403 personnes (ETP en effectif moyen entre la baisse et la haute saison) dont 1.615 navigants, ce qui en fait le premier employeur de marins français.

Brittany Ferries est confronté à une très forte concurrence renforcée sur la Manche et redoute l'activité d'armateurs comme Louis Dreyfus Armateurs (Le Havre – Southampton sous pavillon britannique), qui renforce ses liaisons sur le Transmanche et Transmanche Ferries (Dieppe – Newhaven) et perçoit des subventions (via une DSP) du Conseil général de Seine Maritime au titre d'un service public Transmanche.

## 2.5 Autoroutes de la mer

De janvier 2005 à mars 2009, date de sa suspension, LDA et le groupe italien Grimaldi ont assuré conjointement un service maritime de fret Ro-Ro et de passagers entre les ports de Toulon et de Civitavecchia selon le concept d'« autoroutes de mer ». Les pertes enregistrées sur cette ligne n'ont pas permis la poursuite de son exploitation.

Le 16 septembre 2010, LDA a ouvert l'autoroute de la mer entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijon, en Espagne. Après une longue phase administrative, la ligne a fait l'objet d'un traité conclu en mars 2009 par la France et l'Espagne, ratifié par les parlements français et espagnol. Le navire Norman Bridge effectue désormais 3 allers-retours par semaine. Il est exploité par GLD Atlantique, société créée par LDA et Grimaldi, mais au sein de laquelle le groupe italien, dont le fondateur est décédé en septembre 2010, s'est finalement retiré.

### 3. CONCLUSIONS

Globalement, les dernières tendances macroéconomiques mesurées et les prévisions d'évolution en 2011 des échanges mondiaux indiquent un possible ralentissement de la reprise du transport maritime, qui traverse depuis le début de 2010 une phase de consolidation de son activité après un an et demi de récession. 2010 a marqué pour ce secteur le retour à son niveau d'activité d'avant la crise. Cependant, les taux de croissance plutôt élevés du 1<sup>er</sup> semestre ont fait place à une croissance plus modérée au second. Les politiques d'austérité en Europe et aux États-Unis et les politiques économiques asiatiques sont susceptibles de produire une baisse des échanges mondiaux à l'avenir, avec par conséquent un impact négatif sur tous les secteurs du transport maritime. Sur ce marché, les prévisions de la demande demeurent à la hausse. Néanmoins, les tarifs du fret pétrolier reculent de manière ininterrompue depuis l'été en relation avec la grave situation de surcapacité qui affecte le secteur, notamment sur le marché des VLCC.

Après les importantes livraisons des mois passés et des carnets de commande toujours importants, le problème de surcapacité affecte aujourd'hui tous les secteurs d'activité du shipping. Ainsi, dans un contexte économique où les prix du transport maritime auront du mal à se redresser, les armateurs devront faire face à des coûts croissants, notamment en ce qui concerne le coût des soutes. Tiré par les évolutions de la demande de pétrole, ce dernier sera également impacté à l'avenir par la mise en place d'une politique de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> spécifique pour le transport maritime. La mise en place des dispositions de l'Annexe 6 de la Convention Marpol concernant le teneur en soufre des carburants a déjà contribué à renchérir le mode maritime sur certains segments (SECA Mer du Nord et Baltique). Plusieurs études démontrent, en outre, que le passage à la teneur 0,1% à l'échéance 2015 dans ces mêmes secteurs va significativement renchérir ce mode de transport et risque donc d'entraîner un report modal de la mer vers la route.

Concernant la flotte française, les prévisions d'évolution ne sont pas très optimistes. La conjugaison de plusieurs facteurs risque de porter un coup sévère à la flotte de commerce sous pavillon national. Parmi ces facteurs, il faut rappeler : les sorties de GIE fiscal, la concurrence exacerbée entre compagnies et registres, la baisse de la capacité de raffinage en France (réduisant l'obligation de transports d'hydrocarbures sous pavillon national, avec par conséquent une sortie potentielle de gros pétroliers de type VLCC) et le risque de retour des navires sous gestion des sociétés mères (Bromström repris par Maersk, Fouquet Sacop et Petromarine reprises par Seainvest).