



ISEMAR

A l'occasion de ses 10 ans et de la publication de sa 100<sup>e</sup> Note de Synthèse, notre institut se retourne sur une décennie d'évolution des industries maritimes. Durant cette période, celles-ci ont poursuivi sans relâche leur adaptation à l'évolution du commerce international, toujours plus globalisé, et ont atteint un stade d'internationalisation, de concentration et de gigantisme jamais vu jusqu'à aujourd'hui. La création de l'ISEMAR et les 10 ans écoulés correspondent très clairement au passage d'un monde à un autre. Entre changement d'échelle et nouveaux enjeux, nous vous proposons un rappel de ces mutations et les mentions des Notes de Synthèse qui, au fil des années, les ont décryptées.

### L'évolution de la conjoncture internationale et ses impacts maritimes : le facteur chinois

En 1997, l'ISEMAR publiait ses premières synthèses dans le contexte de la crise asiatique : la spéculation bancaire et immobilière, en premier lieu japonaise, plongeait l'Asie dans la récession. Dix ans plus tard, les crédits à risques sur l'immobilier font vaciller les Etats-Unis tandis que les économies asiatiques sont florissantes, dans le sillage d'une Chine décomplexée. L'entrée de la Chine dans l'OMC en 2003 a marqué l'avènement d'un nouveau partenaire industriel et commercial dont la puissance n'a d'égal que la soudaineté et l'ampleur de son irruption sur les marchés mondiaux.

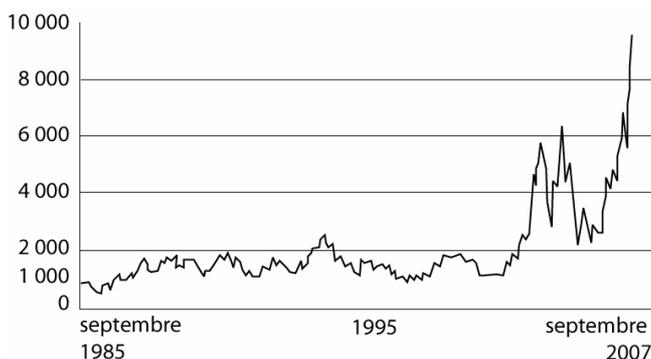
L'impact du phénomène chinois a durablement désorganisé les transports maritimes, en particulier dans le secteur des matières premières où, d'un marché atone et difficile, on est entré dans un super-cycle avec des taux d'affrètement multipliés par 10. En septembre 2007, les panamax se négocient à 25 000 USD/jour sur six mois, on convertit les supertankers simple coque en minéraliers, et les armateurs peuvent vendre leurs handysize âgés de cinq ans en dégageant des plus values de 10 millions de dollars : une situation impensable il y a 10 ans.

Le commerce maritime international dépasse les 7,4 milliards de tonnes, et si les échanges conteneurisés ont porté la croissance du commerce international de 1995 à 2000, ce sont les flux de matières premières (vracs secs) qui ont tiré le commerce de 2000 à 2005 (on est toujours sur cette tendance en 2007). Ainsi, sur la période qui va de 1995 à 2000, les échanges maritimes de vracs secs se sont appréciés de 19% et les marchandises diverses / conteneurs de 66%. Mais de 2000 à 2005, les flux de vracs solides ont encore augmenté de 32% quand l'accroissement des marchandises diverses / conteneurs atteignait 18%. De même, 8.8% des marchandises manutentionnées dans le monde en 2005 l'ont été en Chine contre 2.5% en 1997 ! Ce chiffre témoigne à lui seul de la rupture qui s'est produite dans la géographie des échanges sur ces dix dernières années.

- Janvier 2006 : *Les acteurs de l'industrie maritime mondiale en 2004-2005.*
- Octobre 2002 : *L'industrie maritime mondiale de 1970 à 2002, panorama des mutations.*
- Novembre 1999 : *Les industries maritimes à l'épreuve de la mondialisation.*
- Mars 1999 : *L'impact de la crise asiatique sur les opérateurs maritimes Europe/Asie.*

### Evolution du Baltic Dry Index (base 1000 : 1985)

Sources : d'après Baltic Exchange, Tradewinds



### La politique maritime et portuaire de l'Union, du dirigisme au consensus

1997-2007 : Ces deux dates jalonnent la politique maritime et portuaire européenne. En 1997, la Commission européenne publie le Livre Vert *relatif aux ports et aux infrastructures maritimes*. Ce document se veut technique et concret ; il doit faire émerger la future organisation économique et spatiale des transports en Europe. Mais l'esprit volontariste affiché alors, se heurte à la réalité du terrain, et l'on retient notamment le rejet par le parlement européen de deux directives successives sur la libéralisation

portuaire (2003 et 2006), et les limites du système de financement du report modal Marco Polo qui n'a pas eu l'effet de levier escompté. Devant la résistance face à tous les changements imposés, la Commission européenne, sous l'égide de Jacques Barrot et Joe Borg, a redéfini le débat en des termes totalement différents.

Pour autant, des dossiers importants ont été traités, dont la transparence des comptes des autorités portuaires, par la séparation comptable des activités commerciales et régaliennes (2000), et l'abolition du régime d'exemption aux règles de la concurrence dont bénéficiaient les conférences maritimes (2006).

En 2007, la Commission sort le Livre bleu intitulé *vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des mers et des océans*. Le titre est à lui seul révélateur du changement de méthode qui s'est opéré. La logique est désormais transversale et repose sur une concertation globale avec tous les acteurs concernés (armements, organisations syndicales, autorités portuaires, chargeurs, chantiers navals, etc). Si cette approche a le mérite du dialogue, elle se traduit malheureusement par un travers assez fréquent en pareil circonstance : le "compromis mou". C'est d'autant plus regrettable au regard de l'ambition affichée du document. Il semble bien qu'à l'excès de dirigisme de 1997 ne répond que l'excès de consensus de 2007 : pour tenir compte de tous les avis, dans bien des cas divergents, les orientations sont en réalité vidées de leur substance. Il est ainsi difficile d'imaginer à quelles actions elles peuvent conduire.

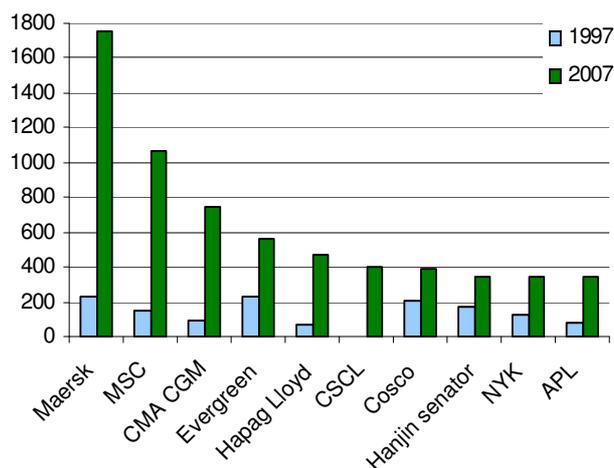
- Septembre 2007 : *Le financement du lancement des lignes de cabotage maritime.*
- Février 2007 : *De nouvelles pistes pour la politique portuaire française.*
- Septembre 2005 : *Aspects de la politique maritime française.*
- Avril 2003 : *Elargissement de l'Union européenne, faits et enjeux maritimes et portuaires des nouveaux états membres.*
- Septembre 2002 : *Ports et régionalisation.*
- Mars 2001 : *Economie maritime, politique globale.*
- Janvier 1999 : *Evolution de la gestion et de l'organisation des ports.*
- Septembre 1998 : *France / Allemagne, éléments de comparaison des politiques maritimes.*

### Les armements européens dans la concurrence mondiale : concentration, adaptation, efficacité

La fin de la décennie 1990 fut caractérisée par la massification, les mouvements de fusions / acquisitions et les jeux d'alliances. Qu'en est-il dix ans plus tard ? Le gigantisme naval est toujours d'actualité et lorsque l'on célébrait les 6000 evp en 1997, on évoque aujourd'hui clairement les premiers 16 000 evp. Ce sont les Européens qui sont prescripteurs en la matière, les armements asiatiques ne faisant que suivre la tendance avec quelques mois de décalage. Les économies d'échelle continuent donc de guider la mise en service des navires sur la "route royale" entre Europe et Extrême-Orient.

Les grandes vagues de concentration (1997-2000) semblent quand à elles terminées. Aujourd'hui, les 20 premiers armateurs mondiaux contrôlent 81% de la capacité de transport en evp contre 48% en 1997, signe de la forte intégration qui a eu lieu sur ce secteur, mais aussi des commandes régulières et massives de navires neufs qui ne fléchissent pas. Cette capacité de transport témoigne aussi d'un changement d'échelle : en 10 ans, elle a été multipliée par 8.4 à la CMA-CGM, par 7.5 chez Maersk Lines, par 6.8 pour MSC. En 1997, les armements européens et américains rachetaient leurs concurrents (sans toucher aux Asiatiques), et les Asiatiques reprenaient des compagnies européennes pour prendre plus facilement pied sur ce marché. Les compagnies européennes focalisent désormais leurs acquisitions sur les armements nord-sud ainsi que sur ceux qui naviguent au sein du bassin asiatique : 7 millions d'evp sont échangés en mer de Chine, un marché en pleine croissance qui équivaut, en taille, aux échanges de l'Europe vers l'Asie.

**Capacités de transport en milliers d'evp des 10 premiers armements mondiaux en 2007 et comparaison par rapport à 1997, d'après Containerisation International et AXS-Alphaliner**



#### Les principales concentrations

repreneurs	armements
Maersk	Sealand, Safmarine, P&O Nedlloyd
CMA	CGM, ANL, Delmas, Cheng Lie
Hapag Lloyd	CP Ships
NOL	APL
Evergreen	Lloyd Triestino
Hanjin	DSR Senator
Hamburg Süd	Aliança, Crowley AT, Kien Hung, Costa

ISEMAR

Les alliances furent un moyen de développer les réseaux de ligne à l'échelle mondiale. Les armateurs asiatiques en particulier s'en sont servis pour multiplier leurs services et concurrencer les armateurs européens. Aujourd'hui, ces mêmes opérateurs asiatiques utilisent les alliances pour conserver la forme de leur réseau et leur part de marché. Ils sont passés d'une position de conquête active à une position de maintien, de statut quo qui les fragilise pendant que les armateurs européens, plus

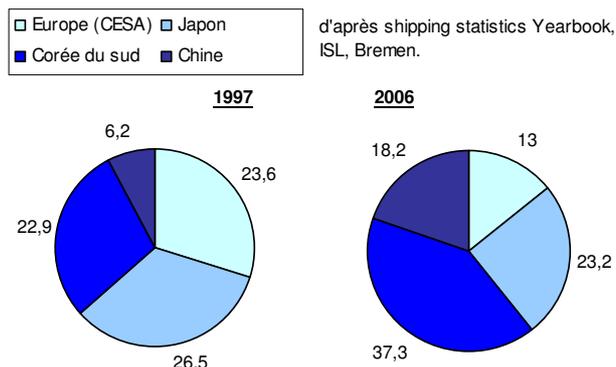
innovants, plus agressifs commercialement, ont su adapter leurs réseaux pour englober les lignes Nord-Sud et offrir des schémas de dessertes plus efficaces et évolutifs. Le rachat récent des compagnies Delmas et Cheng Lie par CMA-CGM, les commandes de navires géants, comme la politique de coopération ponctuelle avec d'autres armements, selon les lignes et les marchés, témoignent de cet état d'esprit.

- Mars 2007 : *Armements européens, états et évolution.*
- Octobre 2004 : *Les armements asiatiques et la conteneurisation.*
- Juin 2004 : *L'Allemagne, géant discret mais actif de la conteneurisation.*
- Février 2003 : *Les porte-conteneurs géants.*
- Mai 2001 : *La concurrence entre armateurs de lignes régulières se gagne à terre...*
- Mars 1998 : *La stratégie des armateurs, l'exemple de l'alliance Maersk Sea-Land.*

### Construction navale : les constructeurs sud-coréens, de concurrents à partenaires ?

En 1997, les Chantiers de l'Atlantique (Alstom Marine) livrent leurs derniers méthaniers de la série des Puteri<sup>1</sup> pour l'armement malaisien Petronas et amorcent leur spécialisation sur le créneau des navires à passagers. A cette période, les Sud Coréens ont acquis le savoir-faire nécessaire et maîtrisent suffisamment les *process* pour fabriquer rapidement et avec un coût de main d'œuvre inférieur les méthaniers. Les années 90' marquèrent le couronnement de la construction navale coréenne aux dépens des concurrents japonais.

#### Parts de marché 2006 (%) des quatre grands constructeurs d'après leurs commandes en tonnes brutes compensées



En 2006/2007, les Chantiers ont été rachetés coup sur coup par le groupe industriel norvégien Aker, puis par des acteurs financiers (banques, fonds) avant d'être partiellement repris par le constructeur sud-coréen STX Shipbuilding. La consolidation de l'activité des chantiers dans l'organisation européenne d'Aker Yards était prometteuse mais elle fut de courte durée

<sup>1</sup> Les noms des cinq méthaniers construits portent tous le préfixe puteri (princesse). Les Chantiers construiront à nouveau en 2006 des méthaniers pour Gaz de France cette fois-ci. Il s'agira alors de tester une nouvelle technologie d'isolation des cuves (CS1).

(ce fut, a posteriori, un coup financier), tandis que la reprise par des investisseurs financiers sans aucun objectif industriel ne pouvait déboucher que sur une revente accélérée par les problèmes de production en Finlande. La reprise d'une bonne part du capital d'Aker Yards par STX se comprend clairement. On aurait pensé que Hyundai, Samsung ou même un chantier japonais important finirait pas prendre pieds en Europe. Les chantiers asiatiques ne disposent ni du savoir-faire en terme d'assemblage, ni du tissu de sous-traitants nécessaires pour construire des paquebots. Acquérir cette culture et ce savoir-faire ne semblait pas à leur portée. La seule façon de pénétrer le marché passait par l'acquisition d'un chantier européen bien implanté sur ce secteur. La période à laquelle la reprise s'est effectuée n'est pas non plus anodine : la trésorerie des constructeurs asiatiques est bonne, les carnets de commandes sont remplis et les cales sont pleines. Il y a des liquidités suffisantes pour investir au moment où la concurrence chinoise au sein du bassin de production asiatique devient plus forte et constitue une menace, notamment sur les secteurs des vraquiers et des pétroliers. Déjà, se profile en 2011 la fin du "super-cycle" positif dont bénéficie la construction navale mondiale, et donc une redistribution des cartes entre Européens, Japonais, Coréens et Chinois.

- Octobre 2007 : *Finlande, exemple du dynamisme maritime nordique.*
- Novembre 2005 : *La construction navale civile européenne dans le contexte international.*
- Octobre 1998 : *Enjeux et perspectives sur le marché de la construction navale civile.*

### Les ports de commerce et les entreprises de manutention : s'agrandir, encore et toujours

En 1997, la manutention européenne était encore éclatée en une multitude d'entreprises souvent limitées à leur port et encore mal adaptées à la croissance du secteur. Dans les deux ans qui suivent deux manutentionnaires asiatiques prenaient pieds dans les ports européens, HPH à Felixstowe et PSA à Gênes. Surtout, les deux opérateurs devenaient au début de la décennie les acteurs majeurs à Rotterdam (HPH) et à Anvers / Zeebrugge (PSA). A cette emprise extrême-orientale sur les terminaux européens s'est ajouté l'opérateur de Dubai DPW qui part son rachat de P&O Ports a pris pieds à Anvers, Southampton, Le Havre et Marseille.

Les trois acteurs asiatiques contrôlent environ la moitié de la manutention du Range Nord et un tiers d'Extrême-Orient. Il existe des acteurs continentaux d'importance comme les Allemands de HHLA et Eurogate, les Chinois de CMH, NWS ou ZIGP. Surtout, les manutentionnaires doivent composer avec les armateurs (Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM, Evergreen...) qui ont aujourd'hui largement investi le secteur. La manutention internationale est

donc un mélange de concurrence et de coopération entre acteurs maritimes et portuaires. Les armateurs doivent sécuriser leurs escales (prix, services) et les manutentionnaires fixer leurs clientèles. Tout cela se réalisant dans un contexte de fort renchérissement des investissements portuaires sur tous les continents.

Pour répondre à la demande, la plupart des ports sont en chantier permanent, non sans concurrence et soucis d'attractivité<sup>2</sup>. Depuis 1997, la transformation des ports est remarquable. La Chine est passée du quasi-désert au gigantisme portuaire dont le symbole est l'île de Yangshan à Shanghai. En Europe et en Méditerranée, nous sommes aujourd'hui dans une période intermédiaire entre la mise en service des nouveaux terminaux (CT4 / Brêmerhaven, Altenwerder / Hambourg, Euromax / Rotterdam, Deurgangdock / Anvers, Port 2000 / Le Havre, Tanger Med, Port Saïd...) et les premiers coups de pelle des futurs terminaux de la prochaine décennie (Wilhemshaven, Maasvlakte II à Rotterdam, London Gateway, Quai Prat à Barcelone).

- Septembre 2006 : *Les spécificités du modèle de développement des ports chinois.*
- Février 2005 : *Ports et armements du Moyen-Orient.*
- Mai 2004 : *Busan, main port pour l'Asie du nord-est au XXIème siècle.*
- Décembre 2003 : *Panorama des ports vraciers en Europe.*
- Novembre 2001 : *La manutention portuaire de conteneurs, les opérateurs internationaux et les perspectives européennes.*
- Janvier 2001 : *La manutention portuaire et le droit communautaire, bilan et perspectives.*
- Septembre 1999 : *Les ports à conteneurs européens à l'épreuve de la mondialisation.*
- Décembre 1998 : *Evolution des trafics portuaires européens.*
- Novembre 1997 : *La mesure de la valeur ajoutée portuaire.*

### **Environnement : de la sécurité maritime au développement durable**

De 1997 à 2007, les préoccupations et les contraintes ont évolué, passant de la sécurité maritime à la sûreté des transports puis à la prise en compte du développement durable. Les mesures de lutte contre la pollution pétrolière et les navires sous-normes côtoient maintenant la législation sur la sécurisation des accès portuaires et des navires, sur le contrôle des marchandises conteneurisées et des équipages. Depuis plus récemment encore, c'est tout un arsenal de réglementations qui voit le jour sur les eaux de ballast, les peintures anti-fouling, les rejets de gaz à effets de serre.

De 1999 à 2003, les dispositions européennes sur la lutte contre les pollutions pétrolières, regroupées dans ce l'on appelle les "paquets Erika" et post-Prestige ont été développées et entérinées. On en retiendra surtout l'obligation de la double coque sur les pétroliers, la création de l'Agence Européenne de

Sécurité Maritime et le renforcement du suivi des navires. En 2001, à la suite des attentats meurtriers qui touchent les Etats-Unis, le Congrès impose à la communauté internationale des mesures, visant à sécuriser les chaînes de transport, qui se traduisent par le contrôle des conteneurs à destination des Etats-Unis dans le pays de départ de la marchandise et non sur le sol américain (Container Security Initiative - CSI), par la sécurisation des navires et des terminaux selon des standards internationaux (International Ship & Port Security - ISPS), et par le contrôle des équipages.

En 1997, les accords de Kyoto sont adoptés dans le cadre de la convention des Nations Unies sur le changement climatique. Mais il faudra attendre la première moitié de la décennie 2000 pour que le thème du développement durable s'applique véritablement aux transports maritimes et devienne en définitive le sujet principal de réflexion. L'implication en terme de coûts et de rentabilité du transport maritime, ainsi qu'en terme de contraintes et de solutions techniques innovantes applicables à grande échelle, est en effet primordiale pour l'avenir des chaînes de transport : La meilleure qualité des carburants marins doit permettre d'abaisser les rejets de soufre, d'azote et de carbone dans l'atmosphère. L'utilisation de peintures anti-fouling moins nocives pour les écosystèmes et des pratiques de ballastage en haute mer doivent limiter l'impact du transport maritime sur les milieux naturels.

On constate aussi une globalisation des mesures qui concerne de plus en plus d'opérateurs de la chaîne de transport, et non plus uniquement l'armateur, même s'il reste l'un des pivots du système. Les interfaces entre le siège social et le bord, ou entre le navire et le terminal sont ainsi revalorisées. L'ensemble des nouvelles dispositions crée un maillage d'obligations et de contrôles que les armements ont plus de difficultés à contourner ou à se soustraire.

- Novembre 2007 : *Conteneurs et porte-conteneurs, nouvel enjeu de sécurité maritime.*
- Juin 2006 : *L'impact des mesures de sûreté adoptées sur le transport de ligne régulière.*
- Octobre 2005 : *Le vetting, un instrument de sécurité maritime.*
- Décembre 2004 : *Aspects fondamentaux des pollutions opérationnelles du transport maritime.*
- Février 2004 : *Les évolutions en matière de sécurité et de sûreté dans le transport maritime, réglementation et enjeux économiques.*
- Janvier 2004 : *La gestion durable des estuaires, un enjeu européen et portuaire.*
- Février 2000 : *Pour comprendre l'Erika, qualité et logique économique.*

Romuald Lacoste, Paul Tourret

<sup>2</sup> En France, cette attractivité est passée par l'adoption des conventions d'exploitation pour développer Port 2000 et Fos 2XL.