



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

La crise maritime internationale

A l'automne 2008, la chute d'une banque d'affaires aura servi à déclencher une crise économique mondiale dont la répercussion rapide sur les industries maritimes a frappé les esprits. L'effondrement de la demande s'est traduit immédiatement sur les marchés maritimes alors même que la croissance de la décennie avait incité ses opérateurs à investir pour offrir des capacités de transport de plus en plus importantes. Les armateurs réceptionnent des navires dont le marché n'a plus besoin ce qui accentue la crise sectorielle de sur-offre au-delà de toute reprise progressive de la demande. Ainsi, la crise de la demande s'additionne à une crise de l'offre qui rend l'époque très difficile pour les industries maritimes. L'ISEMAR se propose ici de faire un large tour d'horizon de la crise dans ses différents secteurs.

La crise mondiale

La consommation planétaire s'est largement contractée avec des nuances selon les caractéristiques des économies nationales (crise immobilière, chute boursière, dévalorisation monétaire, destruction de l'emploi, rente énergétique en baisse). Appauvris ou simplement prudents, les consommateurs ont réduit leurs achats de biens manufacturés ou immobiliers et d'automobiles ce qui s'est traduit dans les filières maritimes concernées. Le conteneur affiche un repli de 15 à 30% alors que les véhicules neufs se situent aux alentours des -60%. Les vracs secs devraient rester dans des chiffres positifs en 2009 portés par des besoins miniers et énergétiques corrects de la Chine mais en Europe, aux États-Unis et au Japon la baisse des secteurs de l'immobilier et de l'automobile se constate dans les importations de vracs secs.

La crise des industries maritimes avait néanmoins déjà ses signes annonciateurs, en 2007 avec l'éclatement de la bulle immobilière américaine liée aux *subprimes* et son impact sur la consommation américaine visible dans les trafics conteneurisés de la Côte Ouest. En 2009, l'Europe est entrée en récession. La disparition des consommateurs à crédit d'Europe de l'Est, la fin des bulles immobilières espagnoles et britanniques, la chute des exportations allemandes et italiennes se traduisent dans des flux portuaires continentaux en berne.

La crise touche tous les secteurs maritimes et de manière globale¹ même si des contrastes géographiques et sectoriels sont notables et si le troisième trimestre 2009 est moins sombre. L'économie mondiale est privée de ses moteurs occidentaux en termes de consommation. Avec l'économie globale, on pouvait penser qu'il resterait des moteurs annexes du commerce mondial. Les pays émergents n'auront tenu ce rôle, la Russie a perdu (momentanément) ses recettes énergétiques, l'Inde reste largement en dehors

¹ Les chocs pétroliers des années 70, la dépression des vracs secs dans les années 80, le recul du conteneur lors des crises asiatique de 1997 et américaine de 2000 ont montré ces dernières années l'effet des crises économiques sur les industries maritimes.

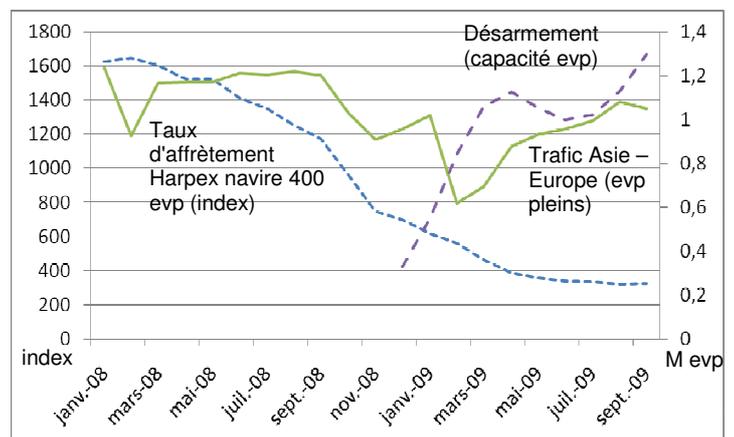
des échanges internationaux, le Brésil puissance agricole et industrielle est affecté par la crise. Plus globalement, toutes les économies émergentes de pays moyens ou petits se rendent compte de leur dépendance à la demande et aux investissements des pays développés et souffrent donc à la mesure de ce lien.

Reste donc la Chine. Elle voit fortement reculer ses exportations de biens manufacturés et consomme moins de biens d'équipements européens ou de ses voisins asiatiques. Cependant, les statistiques montrent que les besoins restent importants en termes de pondéreux avec des opportunités de prix à la baisse.

Retournement de cycle

La crise a remonté toute la chaîne économique des industries maritimes. La fragilisation du système est importante, car durant la première partie de 2008 la hausse vertigineuse des soutes avait entamé la trésorerie des opérateurs. La chute de l'activité s'observe depuis un an avec des taux de fret en berne et donc une rentabilité très faible. Les résultats financiers des compagnies maritimes s'en ressentent donc. Ainsi pour le premier semestre, les revenus sont en forte chute de 30 à 40% dans toutes les compagnies informant de leurs performances.

Evolution mensuelle des volumes Asie-Europe et de l'affrètement et du désarmement



Sources ELAA, Harpex, Lloyd MIU

La crise stoppe brutalement une période fructueuse pour le shipping mondial marqué par une course à la capacité. L'optimisme général, conforté par des taux d'affrètement, parfois astronomiques, s'est traduit par des commandes dans tous les chantiers du monde dans quasiment tous les secteurs maritimes avec souvent un phénomène démultiplicateur de la course au gigantisme naval (VLCC, VLCS, Q Max..). Pour le conteneur, ces trois dernières années, 106 Mds USD ont été investis en navires dans un contexte de prix à la hausse.

A l'effondrement de la demande s'ajoute un phénomène propre à l'industrie maritime qu'est la surcapacité de la flotte mondiale dans tous les segments de spécialité. La demande de transport est faible et donc les prix baissent au nom de ce principe économique de base. Cependant, l'économie planétaire a besoin du transport maritime et celui-ci pour exister doit être rentable. Il faut donc des prix de transport "corrects". La difficulté de l'équation est la gestion par les armements de leur surcapacité qui accentue la baisse des prix. La restauration des taux de fret proclamée par tous les armateurs s'accompagne donc d'une politique de dégonflement de l'offre qui ressemble à un tonneau des Danaïdes au regard de l'arrivée régulière des unités nouvelles.

La réduction de l'offre passe par le désarmement et la destruction d'unités. Les navires à l'ancre bouchant l'horizon dans plusieurs baies du monde sont devenus la figure emblématique de la crise maritime. Le gel de partie plus ou moins élevée permet partiellement de réduire la capacité. Parallèlement, les chantiers de démantèlement indiens, bangladais et pakistanais tournent à plein régime pour faire disparaître tout ces navires de la flotte mondiale.

Navires désarmés à Singapour (février 2009)



Du côté portuaire enfin, la crise se traduit par des trafics portuaires en fort recul, des licenciements dans la manutention et des projets d'extension et de nouveaux sites gelés ou repoussés. Le seul avantage de la crise est d'éloigner la congestion totale de bien des ports comme en Grande-Bretagne. Le Range Nord s'interroge désormais sur sa surcapacité alors que la Chine est franchement dans ce cas de figure avec un grand nombre de terminaux livrés ou à livrer. À l'inverse l'Inde comme le Vietnam maintiennent une volonté d'équipement rapide.

Dans le conteneur, les grands travaux d'infrastructures sont reportés à des temps meilleurs par les autorités portuaires comme à Anvers (Saefinghedok) ou Hambourg (Steinwerder) alors que des interrogations planent sur des calendriers de construction comme pour le London Gateway ou Tanger Med 2. Le risque pour les manutentionnaires est de ne plus trouver l'appui financier des armements concentrés sur le cœur de métier après des années d'investissements lourds.

La conteneurisation fortement malmenée

L'industrie du conteneur subit son plus gros choc économique depuis sa création il y a cinquante ans. Le cabinet Drewry pronostique pour 2009 une chute d'activité globale de 10,3% et annonce une progression très faible en 2010 (peut être 2,4%). Ce chiffre global masque des reculs d'activité pour les 9 premiers mois de l'année dans tous les ports du monde². À bord des navires les exportations asiatiques plongent de 20-22% sur les deux grands marchés européens et américains durant la première partie de l'année mais de -12% au dernier trimestre.

Il semble bien que la rationalisation à tout va du transport maritime bénéficie aux ports pivots du système comme Rotterdam ou aux terminaux dédiés (comme Valence pour MSC). Les ports allemands sont confrontés à des chutes importantes (-29,3% à Hambourg) devant la forte récession qui touche leur clientèle d'Europe de l'Est et de Russie (-37,1% à St Petersburg) alors que le monde consomme moins de produits "made in germany".

Pour les opérateurs maritimes, les temps sont durs. Drewry annonce une perte globale de 15 Mds € pour les opérateurs du conteneur en 2009 avec déjà quelques situations problématiques. Les actionnaires sont appelés au secours des armements comme pour ZIM voir les frêteurs allemands de navires pour le Chilien CSAV. Les Etats sont aussi présents comme en Allemagne pour Hapag Lloyd avec 1,2 Mds € de garanties publiques sur ses crédits et en Corée du Sud via la holding publique, Kamco, qui devient propriétaire de plusieurs navires exploités par les armements nationaux. Quant à MSC et CMA CGM ils en sont à négocier des moratoires avec leurs banques.

Dans le secteur conteneurisé, on pourrait parier sur la disparition des plus affaiblis, mais pour les plus gros les Etats veilleront au maintien de leurs armements nationaux. Les fusions acquisitions seront difficiles devant la difficulté politique de fusionner des compagnies bien marquées par leur identité nationale.

L'affaiblissement des armements conteneurisés provient de la surcapacité difficilement maîtrisable. Début 2009, 6 M d'evp de capacité étaient en commande (1,7 M pour 2009, 1,8 M pour 2010, 1,5 M pour 2011 et 1 M pour 2012). Le décalage entre offre et demande est important et les reports de livraison et les annulations de commandes ne devraient que légèrement atténuer le

² Yokohama -30%, Busan -23%, Shanghai -13,5%; Singapour -16,2%; Hong Kong -20,2%; Los Angeles -16,3%; Long Beach -24,6%; Rotterdam -13%; Anvers -18,4%. En Espagne pour le trafic d'hinterland : -13% à Barcelone, -29,8% à Bilbao et -14,7% à Valence.

fardeau. La capacité de la flotte conteneurisée ces prochains mois est impossible à prévoir. Les armements mènent une rationalisation au maximum de l'offre, et ceux dans un contexte de fin des conférences sur le marché européen. Depuis un an, les opérateurs ont donc entrepris une réduction des services et des fréquences tout en négociant au cas par cas entre eux des accords ponctuels de lignes (VSA).

La politique de diminution des capacités passe pour les opérateurs par le non-renouvellement des contrats d'affrètement alors dans des prix très dévalués. Le marché de l'affrètement est la variable naturelle d'ajustement de la capacité. La crise se répercute donc aux armements non opérateurs, notamment Allemands³ qui fournissent le marché de l'affrètement. Celui-ci est peuplé de navires sans clients souvent achetés à des prix parfois surévalués et offrant des taux de fret dépréciés au niveau des années 90.

Pour la première fois le conteneur est engagé dans un phénomène de désarmement et de démolition. En octobre, la flotte désactivée équivalait à 1,4 M d'evp de capacité soit presque 15% de la flotte. Parallèlement, durant cette année de crise 380 000 evp de capacité auront été détruits.

Les car carriers

Le bilan 2009 est totalement catastrophique pour les flux mondiaux de voitures neuves. Toutefois, au fil des mois la baisse des exportations japonaises s'est réduite de -60% pour le début de l'année) -35% en septembre. La Corée a réduit elle la chute de ses exports de -35% à -25%. En juin 2009, pour les ports européens la dépression était très forte au premier semestre : -62% à Barcelone, -47% à Zeebrugge, -52% de Bremerhaven, -35% à Emden

La crise touche le secteur au moment même où celui-ci avait engagé une croissance forte de sa flotte afin justement de répondre aux perspectives des pays émergents or ceux-ci font autant défaut que les pays développés. Entre janvier 2005 et janvier 2009, la flotte mondiale a cru de 40% en termes de navires et de 51% en capacité. En juillet 2009, 202 navires étaient encore à livrer, soit 27% de la flotte actuelle même si déjà une trentaine de commandes a été annulée.

Avec la surcapacité annoncée, les car carriers ont pris en partie le chemin du désarmement (107 unités, 14.5% de la flotte en septembre) et des plages de démantèlement (85 unités depuis juin 2008). Le scrapping n'est pas contradictoire avec l'âge avancé d'une grande partie de la flotte, un cinquième (environ 250 navires) doit atteindre les vingt ans d'ici 2012.

Le roulier européen

La chute des trafics de fret roulant pour l'année 2009 est encore imprécise, mais il s'avère que les liaisons de la Baltique en relation avec la Russie et les Etats

baltiques reculent de 30 à 40%, celles de Mer du Nord et de Scandinavie de 20 à 25%, le Détroit du Pas-de-Calais et l'Irlande de 15%, les îles espagnoles de 10%. Pour les passagers les liaisons internationales pâtissent du phénomène 2009 des vacances domestiques au profit des opérateurs de liaisons nationales.

La plupart des opérateurs actifs dans le fret mènent des politiques de rationalisation avec des réductions de flotte parfois accompagnées pour certains de licenciement. Quelques armements sont déjà menacés comme le grec GA ou l'espagnol ISCOMAR alors que des interrogations pèsent sur le sort de Sea France (cession par la SNCF) et Tirrenia (privatisation par l'Etat italien).

Le transport de fruits

Sur le marché européen, la chute brutale des économies britanniques, d'Europe centrale et de l'ex-URSS plombe le secteur des fruits. On note déjà la faillite de deux importateurs russes et de l'armement américain Eastwind. La crise fragilise le secteur du reefer conventionnel qui cède déjà d'année en année des parts de marché à la conteneurisation même s'il garde son intérêt pour des marchandises en gros volumes (Bananes), à la saisonnalité très marquée (contrat spot) et sur certaines destinations (Russie). Seuls 18 navires sont en commande pour la période 2008 – 2014, soit 1% de la flotte alors que 20% auraient été démolis en 2008 - 2009 et que 17% seraient inactifs aujourd'hui.

Les marchés pétroliers

Pour la première fois depuis 1983, la production pétrolière a marqué fortement le pas en 2009. Selon l'Agence Internationale de l'Energie, la production de pétrole devrait atteindre 83,9 M de barils jour en 2009 (-3%). La demande des pays développés se contracterait de 5% en 2009, parallèlement, au fil des années la consommation des pays non OCDE a progressé pour représenter la moitié du marché mondial avec sans doute une reprise plus rapide en 2010.

La demande a eu un effet sur les taux de fret de pétrole brut qui ont accusé une très forte baisse au second semestre 2008, l'indice Baltic Dirty Dry Index passant de 2400 à 1000 points avant un effondrement au premier semestre 2009 sous la barre des 500. L'indice des taux de fret des produits pétroliers raffinés (BCTI) suit une tendance similaire avec des taux qui dégringolent de 1500 à 850 points fin 2008 puis à 350 points en mai 2009 avant de se stabiliser à 450 points à l'été.

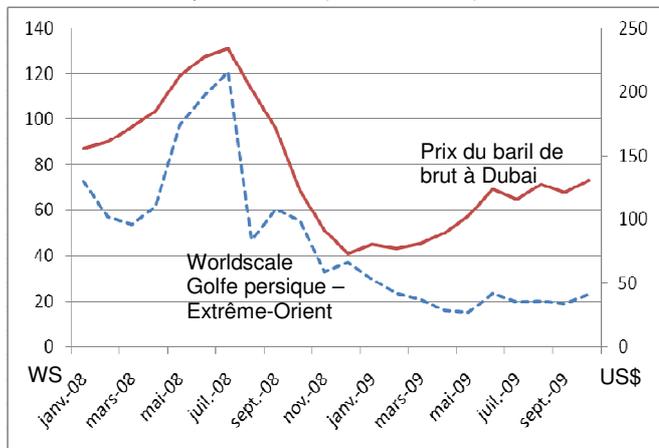
La flotte pétrolière va encore accroître ses gabarits (1 100 navires en 2009 et 2010) même si 10 à 30 % du carnet de commande pourraient faire l'objet d'annulation en 2010 - 2011 devant les difficultés des acheteurs. D'autres seront transformés en minéraliers, transporteurs de colis lourds ou FPSO. Comme la flotte pétrolière est jeune (8 ans en moyenne), le recours à la démolition⁴ est difficile. Le désarmement est une solution encore peu employée puisqu'il ne concerne que 3,8% de la flotte pétrolière (70

³ L'Allemagne, avec ses armateurs, maisons de financement (110 KG en difficulté), banques et constructeurs navals, est l'un des perdants du marché après en avoir été l'un des grands bénéficiaires.

⁴ Au cours du premier semestre, seuls 32 navires pour 1,9 Mtpd ont été ferrailés contre 2,6 Mtpd un an plus tôt.

tankers). Reste la fonction de stockage pour les supertankers. Au plus fort, au printemps, 55 VLCC (soit 110 millions de barils stockés) étaient ainsi occupés, une quarantaine cet automne.

Évolution mensuelle du taux de fret des VLCC et du prix du pétrole brut (sources MOL)



Le LNG

Les perspectives mondiales pour le gaz sont bonnes, mais en 2009 la chute sera notable avec un recul de -6.5% de la consommation de gaz dans les pays de l'OCDE entraîné par la Corée et le Japon. Les trafics portuaires européens de LNG bénéficient de l'ouverture de nouveaux terminaux comme le Dragon Terminal de Mildford Haven, l'Adriatic Terminal de Venise ou Fos Cavou.

Le transport de LNG est naturellement déprimé (taux de fret réduit de moitié) alors que déjà il subissait un phénomène particulier avec la livraison "prématurée" d'une nouvelle flotte de navires de grands gabarits alors que partout les terminaux portuaires prenaient du retard. Les 59 navires seront livrés en 2009 portant la flotte mondiale à 300 unités (le double de 2004), une trentaine est encore à livrer. On estime que 10% de la capacité sont en surplus en 2009 d'où la mise au désarmement ou en fonction de stockage des unités surnuméraires.

Les vracs industriels

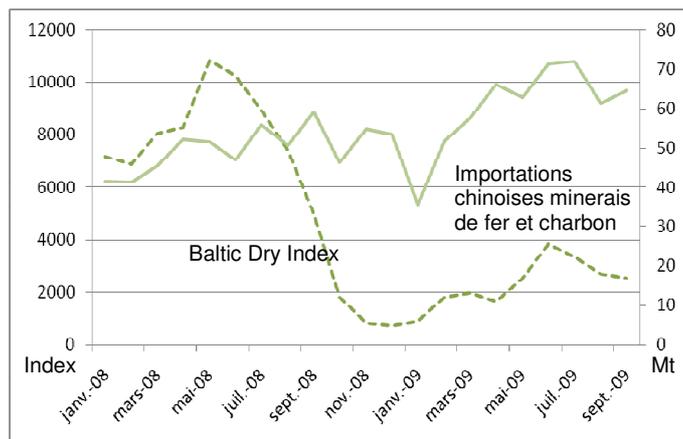
Signe médiatique de la crise maritime, l'indice composite du Baltic Dry (BDI) a chuté vertigineusement de 12 000 à un peu plus de 600 points de août à décembre 2008. L'évolution du BDI, en situation de crise, comme en situation de super-cycle, tient toujours beaucoup à la Chine.

En matière de charbon, le pays, premier producteur et consommateur mondial, devient véritablement importateur net en générant de nouveaux flux maritimes. Le pays a importé 86 Mt (+157%) sur les 9 premiers mois de 2009. Les sidérurgistes et électriciens chinois se sont tournés vers le marché mondial déprécié pour s'approvisionner à meilleur compte et qualité. Des phénomènes de congestion sont même réapparus dans les ports australiens et

chinois, signe d'une activité soutenue qui a régné dans la zone.

Selon la World Steel Association entre janvier et septembre 2009, la production d'acier brut mondiale s'est contractée dans l'UE (-40%), aux USA (-49%), au Japon (-36%). Les trafics sidérurgiques des principaux ports européens témoignent eux de crise européenne avec des reculs de 60% à Marseille, Gênes ou Tarente. La Chine affiche une progression de +5% et l'Inde +1.5%. Les flux mondiaux de minerais de fer seront sans doute stables grâce à la très forte demande chinoise (465 Mt sur 9 mois, +36%) jugée en Chine même comme excessive. Les taux d'affrètement des capesize ont été divisés par dix dans les derniers mois de l'année 2009 pour se stabiliser autour des 40 à 80 000 US\$ / jour. Cependant, les livraisons de capesize (+15% de capacité en 2009, +32% pour 2010) ce qui commence à peser sur le niveau des taux d'affrètement, pour l'instant les faibles annulations de commande et démolition ne devraient pas réduire la surcapacité. Naturellement, la reprise de l'activité sidérurgique dans les pays développés (+15% en 2010) aidera le marché.

Évolution mensuelle du BDI et des importations de vracs secs chinois (sources BDI, gouvernement chinois)



La sortie de la crise est attendue avec impatience par les industries maritimes prises au piège de leur surcapacité. Les pertes financières font vaciller les compagnies. La Chine même pénalisée par la chute de ses exportations, est restée dans les rails de la croissance, profitant même des marchés internationaux à la baisse pour importer plus. Malmenées par la crise, la plupart des économies émergentes vont néanmoins retrouver des niveaux élevés de croissance. Pour autant, la conteneurisation comme les véhicules dépendent de la santé des économies développées. Il n'est pas sûr que l'on retrouve des niveaux de consommation de ces dernières années grandement tirés par les politiques de crédit et les bulles immobilières et boursières.

Paul TOURET