



www.isemar.asso.fr

Synthèse N° 48 – Octobre 2002

L'industrie maritime mondiale 1970-2000 : Panorama des mutations

Cette synthèse est basée sur une compilation de données issues de la « Revue des Transports Maritimes », éditée annuellement par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement (CNUCED). Par croisement des informations statistiques de 1971 à 2001, cette note dresse un panorama de l'évolution de l'industrie maritime, de ses grandes tendances et de ses mutations, au travers de l'évolution du trafic maritime et de la flotte de commerce, de l'internationalisation des comportements stratégiques et plus particulièrement des choix d'immatriculation des navires, et enfin des relations existantes entre les différents marchés qui composent l'industrie maritime. L'édition 2001 de la revue est disponible en téléchargement sur le site www.unctad.org/fr/docs/rmt2001.fr.pdf

◆ L'évolution du trafic maritime

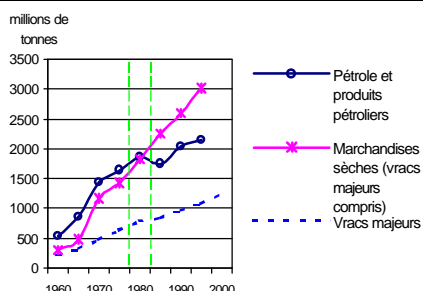
◇ La croissance des échanges mondiaux

Le trafic maritime mondial de marchandises s'est élevé à un peu plus de 5 milliards de tonnes en 2000, contre seulement 1 milliard en 1960, décomposé de la manière suivante :

Année	Pétrole et produits pétroliers	Vracs majeurs	Autres marchandises sèches	Total tous produits confondus
1960	540	228	312	1 080
2000	2 149	1 257	1 824	5 230

On constate un ralentissement dans les échanges mondiaux de pétrole et de produits pétroliers à deux reprises (1974-1975 et 1980-1983), conséquence directe des deux chocs pétroliers de 1973 et 1979.

Evolution du trafic maritime mondial en volume de 1960 à 2000



Par ailleurs, la croissance des marchandises sèches^① devient supérieure à partir de 1975 à celle du pétrole et des produits pétroliers, ce qui se traduit en volume à partir de 1981.

	Pétrole et produits pétroliers	Vracs majeurs	Autres Marchandises sèches	Total tous produits confondus
1970-1980	3,3	5,9	5,0	5,1
1980-1990	-0,4	2,1	2,2	0,6
1990-2000	2,1	2,9	7,3	4,3

On observe bien que cette forte croissance est véritablement due aux marchandises diverses et vracs secondaires qui ont un effet moteur sur l'essor du trafic maritime mondial depuis 1990.

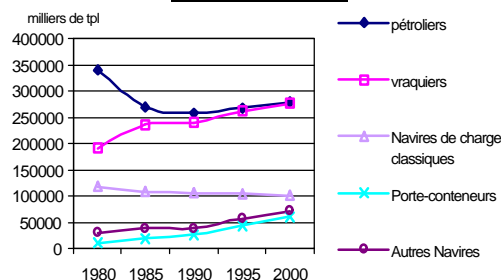
◇ La répartition de la flotte par types de navires

Cette augmentation du trafic maritime mondial s'est accompagnée d'un développement de la flotte qui a plus que doublé : elle passe de 326 Mtpl en 1970 à 789 Mtpl en 2000, mais avec un changement dans la répartition des types de navires.

Principaux types	1970	2000
Pétroliers	128 483	279 509
Vraquiers	65 872	275 519
Porte-conteneurs	2 935	61 147
Autres Navires	128 809	172 550
Total Monde	326 100	788 725

Globalement, on observe un rééquilibrage entre les vraquiers et les pétroliers : ne représentant que la moitié du tonnage des pétroliers en 1970, le tonnage des vraquiers lui est aujourd'hui égal ; et simultanément on assiste à une émergence des porte-conteneurs. L'importance des navires de charge classiques tend en contrepartie à diminuer entre 1980 et 2000.

Répartition des différents types de navires dans la flotte mondiale entre 1980 et 2000



L'évolution à la hausse du tonnage de la flotte mondiale s'est déroulée dans le double contexte :

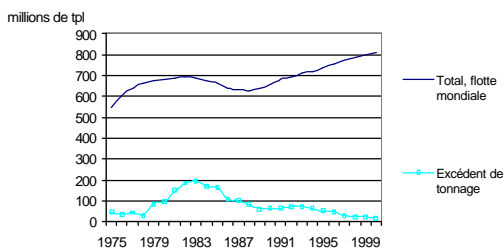
- d'une amélioration de la productivité des pétroliers et plus encore pour les autres types de navires (8,3 en 1980 contre 10,3 en 2000).

Année	T/tpl pétrolier	T/tpl vraquier	T/tpl transporteur mixte	T/tpl reste de la flotte
1980	4,8	2,9	5,8	8,3
1990	6,0	3,3	6,3	9,1
2000	6,7	3,0	9,1	10,3

- d'une baisse de l'excédent de tonnage.

① vracs majeurs compris : minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine, phosphate.

Surtonnage de la flotte mondiale entre 1975 et 2000 ^②



NB : L'excédent de tonnage est défini comme le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé : navires exploités à vitesse réduite, navires désarmés et navires inactifs pour d'autres raisons.

◇ Evolution des zones de navigation

En outre, durant les 30 dernières années, les grandes routes maritimes ont évolué à la faveur de l'émergence de l'Asie et des pays miniers de l'hémisphère Sud, des crises géopolitiques, et du développement des relations intra-régionales.

Trafic maritime par groupes de pays entre 1970 et 2000 en millions de tonnes				
Années	Marchandises chargées		Marchandises déchargées	
	1970	2000	1970	2000
Amérique du Nord	272,3	713,0	305,0	842,0
Japon	41,9	109,0	435,9	901,0
Europe	341,6	959,0	1175,1	1649,0
Pays en voie de développement d'Asie	823,7	1366,0	173,1	1007,5
Autres	1086,5	2083,3	401,0	930,1

Par exemple, la vague de développement des pays d'Asie a modifié la matrice des échanges des vracs majeurs, sous l'effet de leurs besoins énergétiques importants, notamment en charbon, et de leur rôle croissant dans le commerce mondial de produits finis.

Ensuite, on est témoin, depuis 1970, de l'amplification du rôle et de l'impact de la géopolitique sur les marchés industriels, énergétiques et agricoles, qui par ricochet touche également l'industrie maritime : crises pétrolières, crise de l'acier... La fermeture du Canal de Suez entre 1967 et 1975 en est un exemple flagrant. Conjugué aux chocs pétroliers, il a induit entre 1967 et 1980 une augmentation dans les distances d'échange (l'écart entre le trafic en tonnes et en tonnes-milles se creuse), les navires étant forcés de contourner l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance. Cet exemple souligne également comme un cas d'école l'influence des marchés de matières premières sur les marchés maritimes.



Enfin, l'essor des relations intra-régionales, dans le cadre de constitutions de blocs économiques (ALENA, UE, MERCOSUR) a impliqué un essor des trafics de cabotage et donc une augmentation des volumes, mais une diminution des distances des échanges.

^② la base de calcul pour l'excédent de tonnage a été modifiée à partir de 1986, donnant des chiffres nettement moins élevés.

◆ Internationalisation des comportements stratégiques

L'internationalisation est particulièrement visible au travers du choix du pavillon d'immatriculation.

L'internationalisation du navire soumet l'armement à 4 grandes catégories de mesures : la fiscalité de l'entreprise ; la composition de l'équipage et les conditions de travail ; l'application des conventions internationales sur la sécurité maritime ; la protection des navires ou leur réquisition en temps de conflit. La compétitivité d'un pavillon dépend alors des mesures adoptées par celui-ci. Ce qui différencie les pavillons de complaisance des autres pavillons, notamment ceux des pays développés, est la souplesse de ces mesures, permettant ainsi aux armateurs de diminuer leurs coûts.

Le tonnage des pays de libre immatriculation n'a cessé de croître depuis 30 ans ; ne représentant que 21,6% du tonnage mondial en 1970, il en constitue en 2000 près de la moitié.

Poids des pays de libre immatriculation dans le monde entre 1970 et 2000			
	Années	1970	2000
		Total, monde	Tonnage (en millions de tpl)
Dont : Pays de libre immatriculation	Tonnage (en millions de tpl)	70,3	385
	part du tonnage mondial (%)	21,6	48,1

◇ Les principaux pays maritimes

Depuis 10 ans, on assiste à une relative stabilité du rang (par la flotte réellement contrôlée) des 5 principaux pays maritimes, avec une croissance de 63% du tonnage de la Grèce qui distance ainsi le Japon. Simultanément la puissance maritime de l'URSS s'effondre avec une chute de 45% de son tonnage.

Flotte contrôlée des 5 principaux pays maritimes en milliers de tpl		
	1990	2000
Grèce	81 977	133 382
Japon	80 308	93 474
Etats-Unis	55 108	48 868
Norvège	55 081	55 931
Hong Kong	29 795	31 540
Russie	29 267	15 995
France	6 131	5 449

Le phénomène de "dépavillonnement", qui n'est pas récent, se poursuit au cours des années 90. La part du tonnage sous pavillon étranger représente en 2000 pour la plupart des pays plus de la moitié du tonnage total.

Principaux pays maritimes : Part du tonnage sous pavillon étranger							
(base en tpl)		Rang mondial			Part du tonnage sous pavillon étranger		
Principaux pays maritimes	Année	1990	1995	2000	1990	1995	2000
Grèce		1	1	1	56,5	57,8	69,5
Japon		2	2	2	56,1	73	81,4
Etats-Unis		3	3	4	66,4	72,8	75,4
Norvège		4	4	3	33,2	40,9	48,6
Hong Kong		5	6	6	88,8	77,7	79,2
URSS (Russie après 1991)		6	9	13	2,52	22,2	46,6
Royaume-Uni		7	7	10	68,9	76,3	62,3
Chine		8	5	5	19,9	34,3	43,5
République de Corée		9	8	8	27	53,6	71,5
Allemagne		10	10	7	62,7	64,3	74,4
Taiwan		14	11	9	36,1	47	61,4
France		20	20	25	50,3	48,7	53,1

Certains pays se distinguent cependant, comme le Royaume-Uni, Hong Kong, la Chine ou encore la Norvège, avec des taux d'immatriculation sous pavillon libre en baisse ou inférieur à la moyenne.

Le comportement d'immatriculation de la Chine s'explique pour différentes raisons. Pour des raisons politiques, la Chine préfère conserver une partie de sa flotte sous pavillon national. De plus, les statistiques peuvent être tronquées, notamment par la présence de sociétés écran à Hong Kong. Quant à la Norvège, elle illustre bien le cas des pavillons bis ; elle bénéficie du Norwegian International Ship Registry (NIS), où les mesures appliquées se situent à l'intermédiaire entre le pavillon norvégien et un pavillon de complaisance.

La Russie (URSS avant 1991) présente, quant à elle, un comportement à part : en 10 ans la part de sa flotte sous pavillon étranger est passée de 2,5% à 46,6 %, sous l'impact de la libéralisation économique qui a suivi l'éclatement du bloc soviétique.

◇ Choix des pavillons de complaisance

On constate que les grands pays maritimes ont des comportements d'immatriculation à l'étranger assez spécifiques.

Principaux pays maritimes	Panama	Libéria	Chypre	Bahamas	Malte	Autres	Total (%)
Grèce	17,9	12,4	25,2	8,2	30,0	6,2	100,0
Japon	77,3	7,5	0,4	0,9	0,2	13,7	100,0
Etats-Unis	7,6	35,3	0,4	21,5	1,7	33,5	100,0
URSS (Russie après 1991)	1,7	57,0	19,9	2,8	13,8	4,8	100,0
République de Corée	90,0	8,4	0,3	0,0	0,7	0,7	100,0
Allemagne	2,7	38,9	15,8	0,3	4,1	38,1	100,0
France	34,7	0,0	0,0	13,0	0,0	52,3	100,0

(base en tpl)

Certains pays, ou groupes de pays ont des pavillons de référence :

- Les pays asiatiques ont tous plus de 50 % de leur flotte sous pavillon étranger immatriculée au Panama (77,3% pour le Japon, et 90% pour la Corée) ; l'augmentation des immatriculations asiatiques au Panama faisant écho à une diminution du tonnage enregistré au Libéria, on peut en déduire un large transfert de navires d'armements asiatiques entre ces 2 pavillons libres.

- Le Royaume-Uni, lui, immatricule 36,7% de sa flotte sous pavillon étranger aux Bermudes.

- Les pavillons de complaisance méditerranéens accueillent une grande part du tonnage grec sous pavillon étranger : 30% pour Malte et 25,2% pour Chypre.

- Quant à la Norvège et la Russie, ils immatriculent une grande partie de leur tonnage sous pavillon étranger au Libéria, respectivement 35,6% et 57,0%.

D'autres pays comme les Etats-Unis, la France ou encore l'Allemagne dispersent davantage leur flotte ou immatriculent dans des pavillons gérant des flottes de moindre volume : les Iles Marshall pour les Etats-Unis, Saint-Vincent pour la France, et la Barbade pour l'Allemagne.

◇ Evolution de la flotte des principaux pavillons de complaisance

On constate globalement pour les 6 principaux pavillons de complaisance, que sont le Panama, le Libéria, Chypre, les Bahamas, Malte et les Bermudes, que le tonnage immatriculé augmente entre 1990 et 2000.

Année	1990	2000
Libéria	88 045	92 988
Panama	68 302	146 393
Chypre	33 566	32 697
Bahamas	30 448	39 841
Malte	12 827	40 343
Bermudes	5 201	7 860

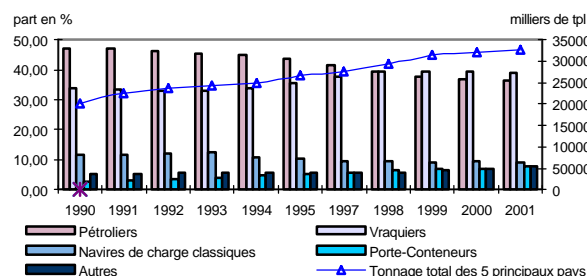
L'évolution du tonnage de ces pays n'est pas identique. Au Panama le tonnage immatriculé a plus que doublé entre 1990 et 2000, et au Bahamas il s'est accru de 31%, alors qu'à Chypre et au Libéria il est resté à peu près constant sur cette période ; l'évolution du tonnage aux Bermudes a, quant à lui, été irrégulier sur toute la période. De plus, on remarque qu'en 2000 la part du tonnage contrôlé par ces 6 pays est quasi-nulle, elle atteint au mieux 2,1% pour Chypre.



Berge Atlantic.
Armement Bergesen

Par ailleurs, pour l'ensemble des 5 principaux pays de libre immatriculation (le Panama, le Libéria, Chypre, les Bahamas, et les Bermudes), la part des pétroliers diminue ainsi que celle des navires de charge classiques au profit des vraquiers et des porte-conteneurs, suivant en cela la tendance de la flotte mondiale.

5 principaux pays de libre immatriculation : Part du tonnage des différents types de navires



En outre, la répartition des navires ne se ressemble pas d'un pavillon à l'autre. En effet, le Libéria, les Bahamas ainsi que les Bermudes sont des pays détenant une majorité de pétroliers ; tandis que la plupart des navires immatriculés au Panama et à Chypre sont des vraquiers. Par ailleurs, on observe pour tous ces pays une augmentation significative des porte-conteneurs, à l'exception des Bermudes.

◆ Liens et interdépendances entre les marchés de l'industrie maritime

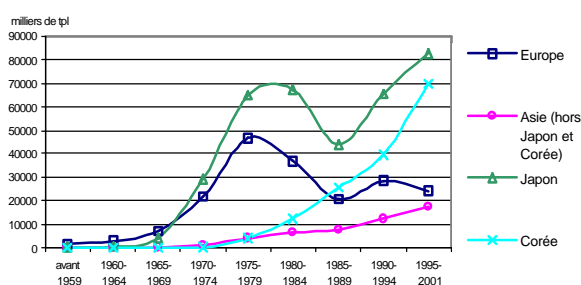
L'industrie maritime est un ensemble de marchés qui se croisent : le marché des matières premières et des produits finis qui constitue la demande de transport, le marché des frets, le marché de la construction navale, le marché des navires d'occasion, le marché de la démolition, le marché des soutes... Deux d'entre eux conditionnent plus particulièrement les entrées et sorties de flotte.

◇ Construction et démolition

Un ensemble de facteurs va déterminer les volumes de commandes mondiales : les anticipations formulées par les agents sur le marché, les tonnages déjà en commande, les dates de livraison, mais aussi les prix du neuf, la structure d'âge de la flotte en activité, les nouvelles technologies disponibles... Le marché de la construction navale est donc complexe à saisir, mais influant sur les stratégies des armateurs.

Du côté constructeurs, on assiste dans le long terme à un déplacement du centre de gravité de l'Europe vers l'Asie.

Flotte en service en 2001 en fonction des zones et des périodes de construction



Jusqu'en 1970, l'Europe détenait le rang de 1^{er} constructeur naval, mais elle s'est faite devancer par le Japon puis par la Corée, qui ont tout deux fondé leur essor sur les vraquiers et les pétroliers. Pour maintenir son activité, l'Europe s'est spécialisée dans les navires à forte valeur ajoutée. La Chine concurrence le Japon et la Corée sur les marchés vraquiers et pétroliers ; ces 2 pays se tournent donc de plus en plus sur les navires à forte valeur et contraignent encore plus fortement l'Europe. La chute de la construction navale à noter en 1985 est à mettre en parallèle avec la baisse de la flotte mondiale à cette même période.



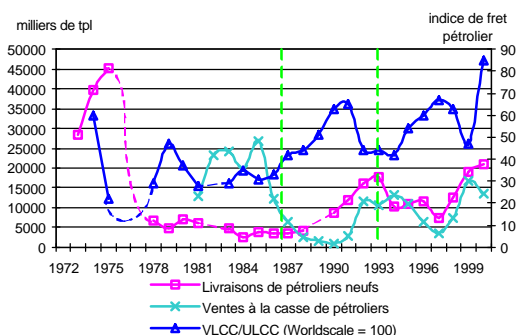
Hyundai Heavy Industries – Corée du Sud

La démolition tient, pour sa part, un rôle important pour les pays émergents (d'Asie en particulier), car elle leur permet de développer à bas prix leur industrie de l'acier, ce qui fut le cas pour le Japon, la Corée et la Chine, et tend à se réaliser pour le Bangladesh et l'Inde.

Les 2 grands secteurs du vrac permettent de voir les interactions qui se créent entre les différents marchés.

◇ Le marché pétrolier – les VLCC et ULCC

1970-2000 : Cycles du marché pétrolier



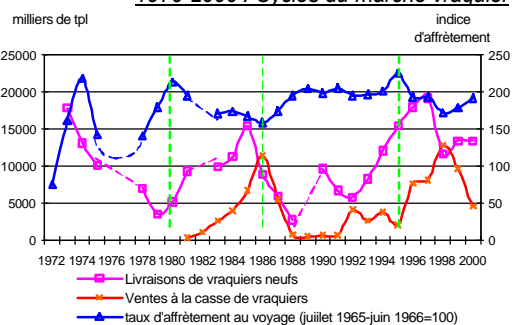
Alors que les taux de fret chutent fin 70 (2nd choc pétrolier), on assiste (entre 1981 et 1985) à une forte hausse des démolitions et simultanément à une baisse des livraisons, qui ne reprendront que plus tard, vers 1988. Cette période correspond à une phase d'assainissement du marché, qui porte ses fruits à partir de 1988 avec une reprise du niveau des frets. Le bon niveau de la flotte couplé à la hausse des taux de fret incite alors les armements à passer commande de nouveaux navires (1988 à 1993) ce qui crée une nouvelle tension en 1993. Depuis la flotte se renouvelle sans excédent majeur, ce qui maintient correctement le taux de fret.

Il est à noter, de 1997 à 1999, une baisse des taux de fret pétrolier, conséquence directe de la crise asiatique. La remontée qui lui succède, fin 1999, est due à « l'effet Erika », qui a poussé les armateurs à affréter des navires de qualité supérieure.

◇ Le marché vraquier

Le marché vraquier regroupe une multitude de marchandises et donc des marchés hétérogènes, ce qui explique sa complexité.

1970-2000 : Cycles du marché vraquier



A partir de 1973, l'arrêt des commandes et livraisons de vraquiers enrayera la très forte baisse des taux qui repartira à la hausse, d'autant plus vite que les livraisons de navires neufs sont toujours, elles, orientées à la baisse jusqu'à la fin des années 1970. Entre 1980 et 1986, les armements commandent en nombre, alors que les taux s'engagent à la baisse, en partie du fait de la « crise de l'acier », freinée par un niveau important de démolition. De 1986 à 1995, la reprise de la demande de transport mondiale fait remonter les taux de fret et les stabilise avant qu'ils ne s'orientent à nouveau à la baisse lors de la crise asiatique de 1998.

Anne-Claire FORTIN (M.S.T. Econométrie – Université de RENNES1)