

Etude du suivi de l'offre et de la demande de transport maritime

MEEDDM – DTMRF



Barry Rogliano Salles



- ANALYSE EXPLICATIVE -

SUR L'EVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

ANALYSE EXPLICATIVE SUR L'EVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL SUR LES 10 DERNIERES ANNEES ET TENDANCES RECENTES

1 – CONTEXTE GENERAL	p. 3-6
2 – LA CONSTRUCTION NAVALE	p. 7-9
<ul style="list-style-type: none">. L'évolution récente de la construction navale dans le monde. Un état des lieux par pays et par zones géographiques	
3 – LE TRANSPORT MARITIME DE PETROLE BRUT ET DE PRODUITS PETROLIERS	p. 10-14
<ul style="list-style-type: none">. La demande de transport de pétrole brut. La flotte de pétroliers transporteurs de brut. La demande de transport de produits pétroliers. La demande de navires transporteurs de produits pétroliers	
4 – LE TRANSPORT MARITIME DE GAZ	p. 15-17
<ul style="list-style-type: none">. Le transport de gaz naturel liquéfié. Le transport de gaz de pétrole liquéfié et de gaz chimiques	
5 – LE TRANSPORT MARITIME DE VRACS SECS	p. 18-23
<ul style="list-style-type: none">. La demande de transport de vracs secs. La flotte de vraquiers	
6 – LE TRANSPORT MARITIME DE CONTENEURS	p. 24-30
<ul style="list-style-type: none">. Les grandes routes maritimes conteneurisées. L'offre maritime. Les stratégies face à la crise. Les perspectives à moyen terme	
7 – LE TRANSPORT ROULIER ET DE PASSAGERS A COURTE DISTANCE	p. 31-32
<ul style="list-style-type: none">. L'état du marché. La structure de la flotte	
8 – LE SECTEUR DE LA CROISIERE	p. 33-34
<ul style="list-style-type: none">. Perspectives générales. Les acteurs du marché de la croisière	
9 – LA DEMOLITION ET LE DESARMEMENT DES NAVIRES	p. 35-37
<ul style="list-style-type: none">. La démolition des navires de commerce. Le désarmement ou le changement de destination des navires de commerce	
10 – SECTEUR PORTUAIRE	p. 37-39
ANNEXES CHIFFRES	p. 40-92

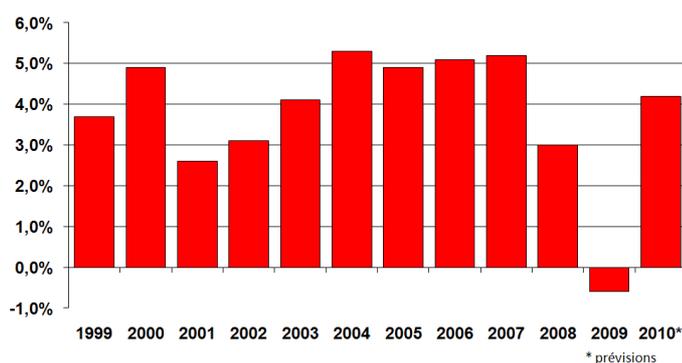
ANALYSE EXPLICATIVE SUR L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL ET TENDANCES RECENTES

1 – CONTEXTE GENERAL

Croissance mondiale, échanges internationaux et demande de transport maritime

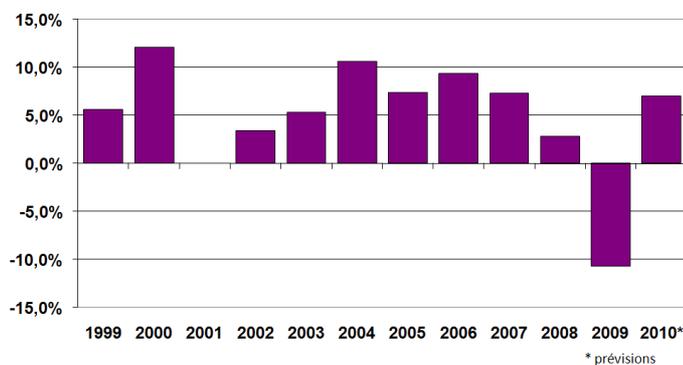
Principaux moteurs de la croissance de la demande de transport maritime, la croissance de l'économie et des échanges mondiaux se sont brutalement interrompus à la fin de l'année 2008. Le premier signe tangible de cette interruption a été l'arrêt quasi immédiat des activités de trading sur les matières premières (octobre 2008), dont le fonctionnement repose principalement sur la fluidité des marchés de capitaux. Suite au

Taux de croissance du PIB mondial



sauvetage du système financier organisé par les états le flot des échanges commerciaux a pu rapidement reprendre mais les repères qui s'étaient constitués au cours des 5 années précédentes avaient complètement disparu : évolution du prix des matières premières,

Taux de croissance du commerce mondial



disponibilité du crédit et des liquidités, rythme de croissance soutenu, et surtout la confiance, dont la

disparition s'est matérialisée par le retour d'un risque généralisé de solvabilité de la contrepartie, quelle que soit la nature de l'opération économique concernée.

Les secteurs maritimes ont réagi différemment à ce nouveau contexte. Les transports conteneurisés, dont le repli était déjà amorcé depuis l'été 2008 n'ont pas subi le même choc que les matières premières, mais la baisse des trafics a été quasi continue jusqu'au second semestre de 2009. 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. Quant au secteur du vrac, c'est lui 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.

Le reste de l'année 2009 s'est déroulé de manière relativement conforme aux prévisions pour les secteurs du conteneur et du pétrole, seul le secteur du vrac sec, et plus particulièrement du minerai de fer a pris l'ensemble des observateurs par surprise. 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 précédent des importations chinoises de minerai de fer. Le transport maritime en a largement bénéficié permettant au marché de se redresser de manière totalement inattendue !

Il aura fallu attendre la fin de l'année pour voir s'amorcer un rebond dans les domaines du transport pétrolier et du transport de conteneurs. Les efforts réalisés dans ces deux secteurs en termes de démolition, de désarmement de navires et de réorganisation, ont fini par porter leurs fruits. La reprise économique constatée au dernier trimestre 2009 et au cours des premiers mois de 2010 ont permis une remontée des taux de fret, soulageant la trésorerie des armateurs qui auraient difficilement supporté quelques mois supplémentaires de disette.

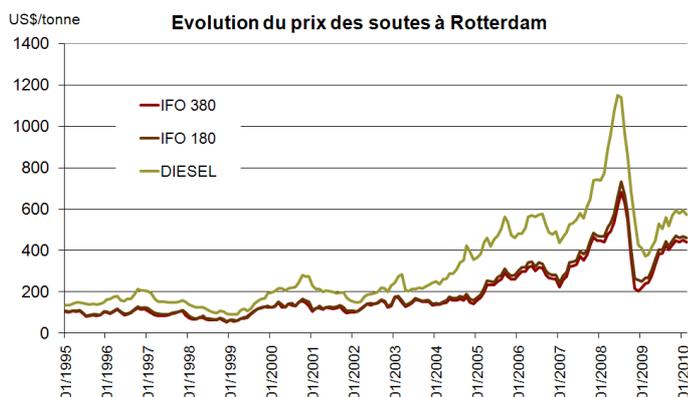
L'analyse de chacun de ces secteurs est détaillée dans les chapitres suivants de ce document.

Transport maritime et coût des matières premières

Alors que jusqu'au milieu de l'année 2008 l'évolution du prix des matières premières pouvait être vue comme l'un des signes de la poursuite de l'élan de croissance engagé en 2008, il en est aujourd'hui tout autrement.

C'est notamment le cas du prix de l'énergie. Certes le prix du brut a considérablement baissé depuis l'été 2008 (jusqu'à 145\$/baril contre 80\$/baril aujourd'hui et 40/45\$/baril début 2009), mais les pays producteurs ont réussi à retrouver des niveaux de prix quasi identiques à ceux de l'année 2007.

Comme le prix des soutes maritimes est très fortement lié à celui du brut, on imagine assez facilement les difficultés auxquelles peuvent faire face les armateurs avec des taux de fret qui, selon les cas, ont baissé de 40 à 70% !



Malgré tout, seuls les grands opérateurs de porte-conteneurs ont mis en place de manière relativement coordonnée des politiques de réduction des vitesses (et donc des consommations) qui leur ont permis d'abaisser l'impact du coût de l'énergie sur leur budget soute et sur leur coût unitaire (à la boîte transportée).

La rupture provoquée par la crise financière et son impact quasi immédiat sur le prix des matières premières a paradoxalement renouvelé l'intérêt des investisseurs sur ces dernières. Une partie du rebond enregistré au cours de l'année 2009 est dû à des mouvements de portefeuille en faveur des matières premières et à des achats spéculatifs pariant sur une remontée des cours.

Le prix de l'énergie reste donc une composante majeure et structurante de l'évolution des transports maritimes. Le secteur du transport conteneurisé en particulier se convertit actuellement à un mode de fonctionnement prenant en compte un niveau élevé du coût de l'énergie sur le long terme, ce qui ne sera pas sans conséquence sur l'organisation des chaînes logistiques terrestres qui en dépendent.

Transport maritime et finance

Les années 2003 à 2008 ont été celles de la normalisation du secteur maritime vis-à-vis du système bancaire et des marchés financiers. Jusqu'à une période récente les financements maritimes reposaient essentiellement sur les crédits hypothécaires traditionnels, voire certains systèmes spécifiques comme les KG allemands ou les quirats français. Avec l'explosion des frets et l'affichage de taux de rentabilité rarement atteints dans l'histoire du transport maritime, et sur une période aussi longue, le secteur a attiré l'intérêt des investisseurs. Les introductions en bourse des compagnies maritimes se sont multipliées et les capitaux ont coulé à flot dans une industrie jusqu'alors financièrement très conservatrice et quelque peu méprisée par la sphère financière.

Paradoxalement, avec la crise et ses conséquences, ce ne se sont pas les marchés boursiers qui ont connu le plus de difficultés avec le secteur maritime, mais les banques. En effet, après une période d'inquiétude généralisée, les armateurs présents en bourse ont plutôt bénéficié du regain d'intérêt porté sur les matières premières. Par ailleurs, les banques étant devenues de plus en plus frileuses vis-à-vis du secteur, les armateurs se sont retournés vers les marchés pour trouver des financements.

La baisse des taux de fret a non seulement entraîné la faillite de quelques armateurs ou opérateurs, mais elle est surtout venue rapidement à bout des trésoreries et a nécessité la renégociation des financements obtenus au cours de la période précédente. Les banques ont globalement joué le jeu, préférant réorganiser leurs portefeuilles que de créer une crise systémique en précipitant la faillite de ce qui aurait été le Lehman Brothers du transport maritime.

Il semble toutefois qu'aujourd'hui les banques aient atteint une certaine limite et qu'une nouvelle vague de renégociations ou de rééchelonnement ne se finisse pas de la même manière. Il y a fort à parier qu'une baisse durable du marché dans l'un

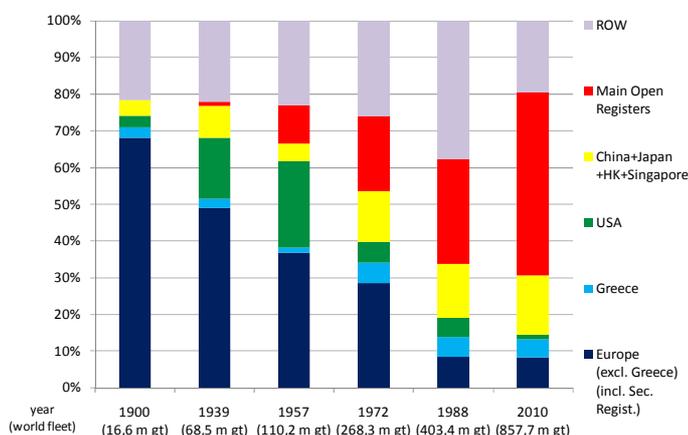
ou l'autre des secteurs du maritime n'entraîne une vague d'annulation de commandes, de faillites et/ou de rachats et de fusions d'une toute autre ampleur que celle de 2009.

Transport maritime et équilibre des forces

Dans ce contexte de crise, la Chine est sortie renforcée et cela s'est retranscrit sous divers aspects dans le transport maritime mondial.

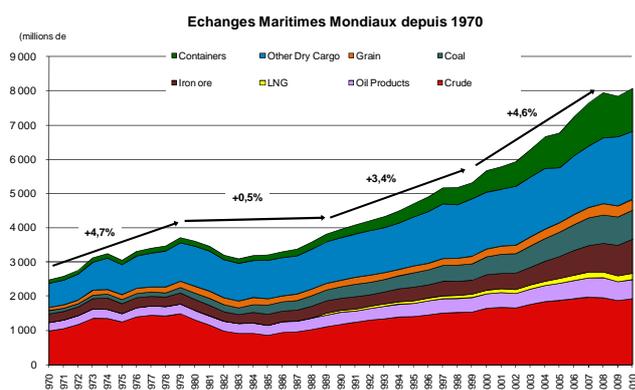
Ainsi, n'a assisté à un déplacement vers l'Asie des flottes que ce soit au niveau de l'évolution des flux ou des problématiques de pavillon et de propriété des navires.

Le graphique ci-dessous illustre cette évolution structurelle au niveau du contrôle des flottes, phénomène qui confirme la montée en puissance de l'Asie au détriment de l'Europe autrefois acteur majeur dans ce domaine.



En ce qui concerne l'évolution des échanges et la ventilation par type de marchandise, 3 grandes tendances sont à retenir :

- Une croissance soutenue et constante des 10 dernières années avec un TCAM de près de 5%.
- Une baisse des volumes pour la période 2008-2009, phénomène que le secteur n'avait pas connu depuis le milieu des années 80.
- La part de plus en plus importante prise dans les échanges toutes marchandises confondues



Perspectives générales pour 2010

Si la reprise de la croissance et des échanges mondiaux semble aujourd'hui de plus en plus solide, et ce malgré la montée croissante de certains risques souverains, le cycle économique propre au secteur maritime n'a pas encore produit tous ces effets. La question de la surcapacité de la flotte en service, mais aussi et surtout du carnet de commandes des chantiers navals (abordé en détail dans le chapitre suivant), reste devant nous.

Les annulations de commandes, les reports de livraisons et les renégociations de financement ont permis à la construction navale de ne pas s'effondrer avec la quasi disparition des nouvelles commandes en 2009. Mais, ces ajustements n'ont pas réglé la totalité du problème et la masse des navires construits par les chantiers semble devoir continuer à peser durablement sur l'éventualité d'une reprise durable dans la plupart des secteurs du maritime.

La conjoncture maritime de l'année 2010 reposera donc sur trois principaux piliers :

- **Tout d'abord et c'est une évidence, sur la solidité de la reprise économique mondiale, mais cette fois-ci avec une capacité de résistance ou d'adaptation du marché (plus de livraisons, moins de démolition, moins de trésorerie) beaucoup plus faible en cas d'accroc de croissance.**
- **Ensuite sur la stabilisation des prix de l'énergie qui jouera énormément sur le niveau de rentabilité des armateurs dans une période de taux de fret bas.**
- **Enfin sur la bonne volonté des banques et des marchés financiers dont la contribution est essentielle à la stabilité du système dans son ensemble.**

Si la crise systémique a jusqu'ici été évitée, le risque n'est donc toujours pas derrière nous. Reste que plus la capacité de résistance des acteurs est grande plus la situation actuelle pourra perdurer. Il y a fort à parier qu'en l'absence d'une nouvelle

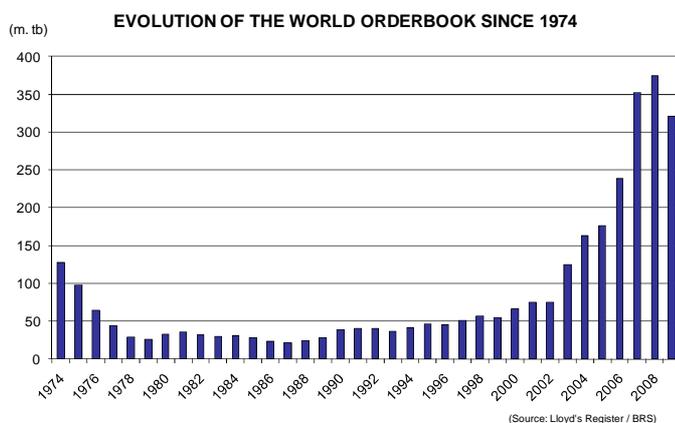
vague de faillites, de démolition et d'annulation/report de commandes, nous soyons revenus à des équilibres de marché semblables à ceux que nous connaissions avant le boom de 2003.

Quid des Etats dans ce contexte ? Il semble qu'en dehors de la Chine, dont le volontarisme a permis de traverser l'année 2009 sans trop d'encombres, leur possibilité d'action envers le transport maritime et la construction navale soit aujourd'hui de plus en plus limitée.

2 – LA CONSTRUCTION NAVALE

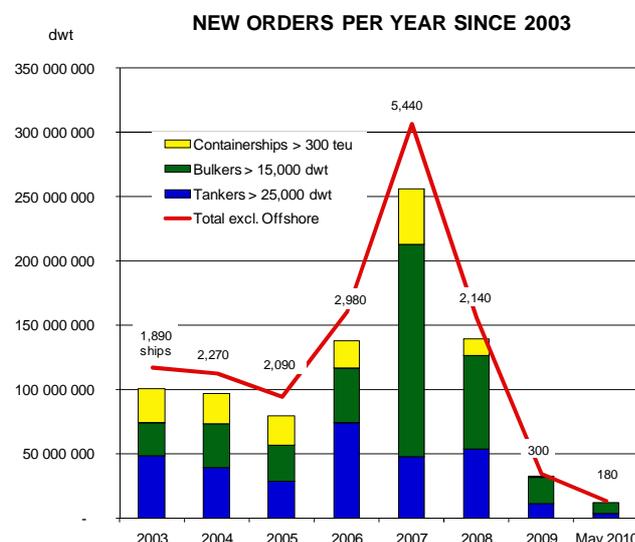
Historiquement l'industrie de la construction navale de navires de commerce est un secteur dans lequel les marges sont relativement faibles. Basée pour l'essentiel sur la production de navires en série avec une forte concentration de main d'œuvre et de matières premières, il n'est pas surprenant que les pays asiatiques aient (à commencer par le Japon dans les années 60/70, la Corée dans les années 90 et la Chine dans les années 2000) progressivement capté l'essentiel de la production. A l'inverse la fabrication de navires uniques ou en petites séries et avec un fort contenu technologique est longtemps resté l'apanage des pays occidentaux.

Il semble qu'aujourd'hui, hormis quelques secteurs très spécifiques comme la croisière ou certains domaines de l'offshore, il ne reste que très peu de secteurs dans lesquels l'outil de production européen puisse encore être compétitif. A l'image de ce qu'avait été le boom de la construction de pétroliers dans les années 70, la période comprise entre 2003 et 2008 a représenté une exception dans la mesure où les prix des navires neufs se sont envolés et d'une situation de surcapacité structurelle, le marché de la construction navale est devenu un marché de vendeur au bénéfice des constructeurs. Ces derniers ont pu pendant un temps sélectionner leurs clients, imposer leurs designs, et augmenter leurs prix bien au-delà de l'augmentation du coût de leurs inputs (salaires, énergie, acier...).



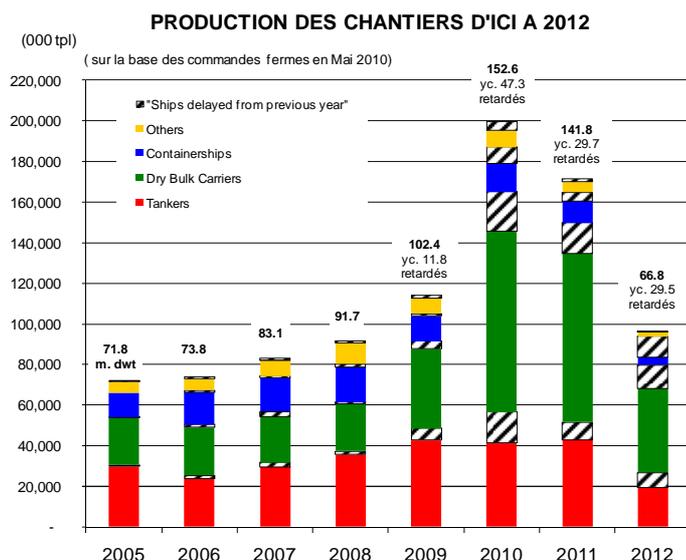
La situation s'est brutalement renversée avec la crise de la fin de l'année 2008. Le niveau des frets s'étant effondré, la valeur de marché des navires en commande (livrables rapidement) a été divisée par 2 voire 3 selon les types de navires. Les nouvelles commandes de navires se sont elles

aussi effondrées, non seulement en raison de la dégradation des perspectives, mais aussi de l'arrêt brutal des commandes purement spéculatives dont l'existence n'était due qu'à la hausse continue de la



valeur des actifs, renégociables sur le marché de seconde main, même avant leur livraison. Le secteur de la construction navale n'est pas loin à cette époque d'avoir vécu un phénomène semblable à celui des « subprimes » américains qui ont fondé leur succès sur une indexation de la capacité d'endettement des particuliers sur la valeur de l'actif financé. A partir du moment où, non seulement la valeur du bien s'effondre, mais qu'elle n'offre aucune perspective à moyen terme de se redresser de manière significative, une spirale de défaillances ou au mieux de renégociation des termes de financement s'enclenche inmanquablement.

A la différence des « subprimes » pour lesquels les débiteurs individuels se sont rapidement retrouvés insolvables, le milieu armatorial sortait fin 2008 d'une période de plus de 5 ans d'euphorie des marchés. Les bilans des compagnies maritimes et de chantiers étaient, pour la plupart, très solides et le bras de fer avec les banques et les chantiers davantage tourné à une course au rééchelonnement, au refinancement et à l'étalement de la dette et du carnet de commandes, qu'au bain de sang d'annulations et de faillites que l'on aurait pu escompter au tout début de la crise. A titre indicatif dans le courant de l'année 2009 c'est plus de 30% des navires dont la livraison a été repoussée, et seulement 12% qui ont fait l'objet d'annulations.



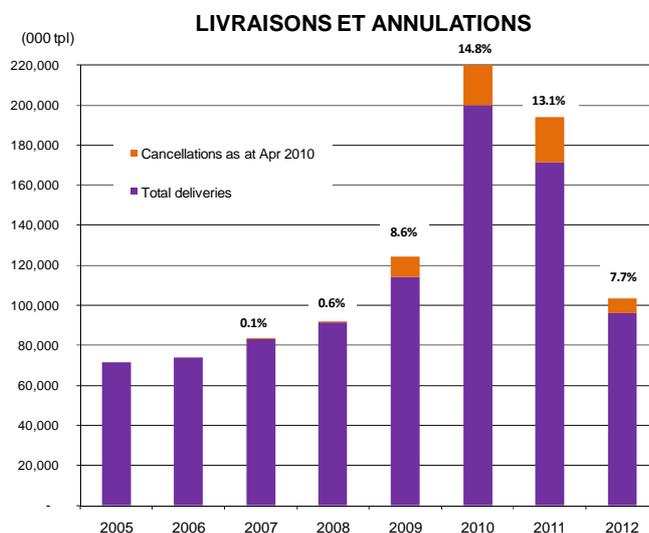
Alors qu'aujourd'hui le marché des frets a retrouvé des couleurs, même si la situation reste très fragile, il est intéressant de faire un point d'étape sur la situation du carnet de commandes mondial et des chantiers de construction. Plusieurs questions restent posées, et tout d'abord celle du rapport entre le carnet de commandes et les besoins de transport dans les années à venir.

- Avec un taux de renouvellement de la flotte situé aux alentours de 50% il est clair aujourd'hui que le carnet de commandes du secteur du vrac sec est encore largement surchargé. Toutefois, près de la moitié des nouvelles commandes du premier trimestre de l'année 2010 ont été des vraquiers ! En effet, commander des navires aujourd'hui 50% moins cher qu'il y a deux ans peut apparaître comme une décision économiquement logique, en dépit de l'excès du carnet de commandes par ailleurs. Les ajustements (reports de livraisons ou annulations) dans ce secteur se font à très court terme, les armateurs faisant le choix de prendre ou non livraisons de leurs navires au gré des fluctuations du marché des frets.

- Avec un taux de renouvellement de 28% (contre près de 45% il y a deux ans) le secteur pétrolier s'est montré beaucoup plus raisonnable que celui du vrac. En outre, l'élimination accélérée des navires à simple-coque (pour des raisons à la fois réglementaire et économiques) devrait permettre d'atténuer l'impact des livraisons à venir. C'est aujourd'hui davantage sur les incertitudes reposant sur l'évolution de

la demande pétrolière que repose l'essentiel du déséquilibre à venir et qui déterminera l'évolution des marchés. Le secteur pétrolier n'a pas connu les mêmes excès que son homologue du vrac et très peu d'annulations de commandes ont été enregistrées. Les ajustements (reports de livraisons) se font aussi en général à court terme, mais elles n'ont pas suffi à redresser le marché en 2009. Il a fallu attendre la fin de l'année, un hiver rude et une forte croissance de la démolition pour améliorer quelque peu la situation.

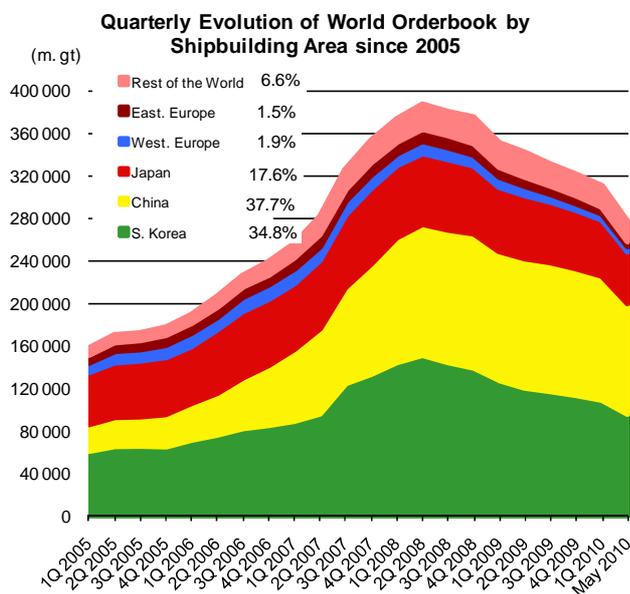
- Le secteur des porte-conteneurs a lui aussi eu à procéder à de lourdes renégociations de son carnet de commandes. Toutefois celles-ci ont abouti à des résultats assez différents du vrac sec ou du pétrole. Les navires étant en général commandés en grandes séries et pour le lancement échelonné de services devant attendre la livraison du dernier navire pour atteindre leur vitesse de croisière, les reports de livraisons se sont étalés sur une plus longue période.



La deuxième interrogation est relative à la capacité de résistance des créanciers. La vague de renégociation des engagements a été telle en 2009 que l'on estime qu'elle ne peut guère aller plus loin cette année. Les banques ont atteint un certain seuil au-delà duquel aucun effort supplémentaire ne semble pouvoir leur être demandé. C'est pour cette raison qu'aujourd'hui la moindre inflexion des marchés pourrait entraîner davantage d'annulations de commandes que l'an passé. Certains armateurs ont aussi tenté (avec plus ou moins de succès) de faire appel aux marchés

financiers afin de suppléer à la frilosité des banques, mais les incertitudes qui pèsent actuellement sur les bourses mondiales rendent ce type d'opérations beaucoup moins aisées.

production mises en service en Chine, ne devrait pas pouvoir redresser de si tôt ses prix et ses marges d'exploitation.



L'industrie de la construction navale est donc aujourd'hui à un tournant de son histoire. Courant 2009 le carnet de commandes chinois est passé devant celui de la Corée en nombre de navires et en volume. Les chantiers coréens sont confrontés à la nécessité de diversifier leur activité afin à la fois de conserver un plan de charge satisfaisant, mais aussi de se concentrer sur des secteurs plus rémunérateurs. Même la construction de méthaniers qui a assuré une bonne partie des commandes et des marges des chantiers coréens au cours des années 2000, est en recul depuis plusieurs années.

Les plus grands constructeurs tels que Samsung, STX, Daewoo et Hyundai ont entrepris une diversification dans quelques domaines dont l'offshore pétrolier (plates-formes, FPSO), l'énergie (centrales thermiques, solaire, éoliennes terrestres et offshore) ou le raffinage. Cette reconversion permet aux sites industriels de compenser la baisse des commandes de navires de commerce qui es passée de plus de 5 000 en 2007 à environ 300 en 2009 !

Cette « crise » (qui n'en est pas encore réellement une) de la construction navale marque sans aucun doute l'amorce d'un nouveau cycle bas dans ce secteur industriel qui, sous la pression des capacités de

3 – LE TRANSPORT MARITIME DE PÉTROLE BRUT ET DE PRODUITS PÉTROLIERS

L'année 2009 restera comme une des années les plus compliquées de la dernière décennie. Elle aura été marquée par un double effet négatif lié à la baisse de la demande pétrolière et à un afflux de nouveaux navires sur le marché.

Pour s'adapter au marché et satisfaire leurs clients, les armateurs ont du accepter des taux de fret négatifs.

Le marché s'est rééquilibré en raison d'un haut niveau de démolition et de l'utilisation d'une partie de la flotte pour du stockage.

3.1. Perspectives générales du marché

La production

La production mondiale a atteint 84.4 millions baril/jour en baisse de 2% et revient à son niveau de 2006.

Production mondiale de pétrole en million de barils par jour			
	Production OPEP	Production hors OPEP	Total
2004	29,6	53,3	82,9
2005	30,7	53,5	84,2
2006	30,5	53,9	84,4
2007	30,2	54,6	84,8
2008	31,2	54,8	86,0
2009	28,8	55,7	84,4
2010 (P)	28,4	56,6	85,0

Stratégie de production OPEP

La stratégie de l'OPEP qui consiste à une régulation de sa production pour maintenir des cours à un niveau défini a conduit ses membres à réduire la production à 28.8 millions de b/j pour faire face à la baisse de la demande mondiale de brut.

La part de la production de l'OPEP est désormais de 34.1% alors qu'elle était de 35.7% il y a 5ans.

Les réunions de l'OPEP de fin décembre 2009 et de mars 2010 ont maintenu le statu quo concernant les quotas de production avec pour objectif de maintenir les taux à un niveau oscillant autour de 75\$.

Stratégie de production hors OPEP

La production des pays non OPEP a atteint 56.6 millions de baril/jour en hausse de près d'1 million par rapport à 2008 alors que dans le même temps, les pays de l'OPEP baissaient leur quota de 2.5 millions de baril.

Les principaux producteurs au sein des pays hors-OPEP sont la Russie, le Mexique, la Norvège et le Kazakhstan mais contrairement à l'OPEP l'adaptation de leur production est beaucoup moins flexible et ils ne disposent pas des mêmes marges de production. L'Amérique du Nord et l'Amérique latine sont les zones qui ont le plus contribué à l'augmentation de la production non OPEP.

La consommation

La crise mondiale a induit une consommation et une demande de transport maritime pétrolier en berne. Seuls les besoins de la Chine continuent à progresser ce qui induit une réorganisation globale des flux de transport de brut et de produits pétroliers.

Les principaux effets de l'évolution production/consommation sur le transport maritime :

- Même si l'OPEP ne représente que 35% de la production mondiale de pétrole, elle génère plus de 50% du transport maritime pétrolier. C'est pourquoi il est primordial de suivre les décisions de ses membres au niveau des quotas de production.
- Les baisses de production ont eu un effet considérable sur le marché des frets. Pour l'année 2009, la baisse de production de l'OPEP s'est fait ressentir durement pour de nombreux armements.

3.2. Le transport de pétrole brut

Le marché a été contraint du côté de l'offre ainsi que du côté de la demande. L'effet conjugué de l'arrivée sur le marché de nouveaux navires à la diminution des quotas de l'OPEP a provoqué une chute marquée des taux de fret.

La demande de transport maritime de pétrole brut

	Trafic maritime de brut (M.t)	Variation
2005	1 720	-1,9%
2006	1 756	2,1%
2007	1 775	1,1%
2008	1 800	1,4%
2009*	1 787	-0,7%
2010*	1 850	3,5%

Le trafic maritime de brut a connu une baisse de 0.7% au niveau global, conséquence directe de la crise économique mondiale.

Si l'on regarde de manière, plus détaillée, on remarque une confirmation de la tendance (observée lors des 3 dernières années) à une réorganisation géographique des flux..

L'évolution la plus significative concerne les trafics en provenance du Moyen Orient. Ainsi les volumes échangés entre le Moyen Orient et l'extrême orient progressaient de 3% entre 2006 et 2008, alors que dans le même temps, la décroissance était de près de 20% pour les flux Moyen Orient – Europe.

En parallèle, les importations de l'Amérique du Nord au niveau global ont baissé de plus de 4%.

L'offre de pétroliers transporteurs de brut

Les livraisons de navires transporteurs de brut en 2009 ont cru de plus de 50% par rapport à 2008 pour atteindre 33.7 millions de tpl.

Dans le même temps, la démolition a atteint 4,8 millions de tpl soit plus du double de 2008 mais néanmoins insuffisant pour absorber la surcapacité liée à l'entrée sur le marché de nouveaux navires. La conjonction de ce phénomène et de la légère baisse de la demande expliquent la chute vertigineuse des taux de fret.

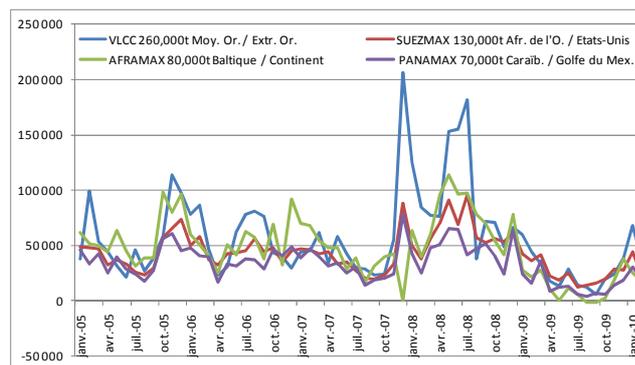
L'année 2010 devrait être affectée significativement par la date limite de disparition des navires simple coque d'une part et par les conséquences sur la production off-shore de la marée noire dans le Golfe du Mexique.

Les taux de fret pour le transport de pétrole brut

Le graphique ci-après illustre l'évolution des taux de fret par type de navire.

La chute a été continue depuis le 2nd semestre 2008 avant de connaître un léger sursaut fin 2009. Les routes qui ont le plus souffert sont celles à destination de l'Europe et des Etats Unis contrairement à celles vers l'Asie qui ont profité de la croissance indienne et chinoise.

Sur les routes Moyen Orient – Europe, les armateurs n'ont pas couvert leurs coûts d'exploitation et certains rendements se sont retrouvés négatifs.



Le marché des VLCC

Le fondement du marché des VLCC est l'exportation de brut du Moyen-Orient vers les grandes zones de consommation (principalement Etats-Unis, Europe, Extrême Orient).

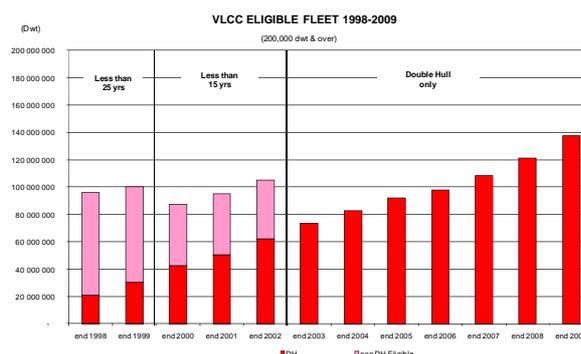
Le marché des VLCC a souffert le plus durement de la crise.

Taux de fret

Les routes ont été affectées de manière disparate. Ainsi les axes à destination de l'Europe et des Etats-Unis ont particulièrement subi les conséquences de la crise alors que la demande chinoise et indienne a maintenu un semblant d'équilibre sur la route Moyen-Orient – Extrême Orient. Le taux de fret au voyage pour un VLCC sur la liaison Moyen Orient / Extrême Orient était de 59 438\$ en jan 2009, 5 906\$ en septembre 2009 et 38 813 en déc 2009. Ces chiffres illustrent l'incroyable volatilité du marché.

Flotte / livraisons

Actuellement la flotte de VLCC est composée de 74 navires simple coque et 463 navires double coque. Par ailleurs, le taux de renouvellement reste particulièrement élevé puisque 190 navires sont en commande. L'âge moyen de la flotte est de 8 ans, le fait que l'équivalent de 30% de la flotte va entrer sur le marché dans les 3 années à venir va accentuer la relative jeunesse de la flotte de VLCC.



L'année 2010 sera intéressante à suivre du fait de l'échéance d'exploitation des navires simple coque. Le nombre de navires simple coque encore en utilisation a fortement baissé lors des dernières années du fait des restrictions imposées par les compagnies pétrolières sur les flottes éligibles. L'avenir de cette flotte se trouve dans la conversion en FPSO ou en stockage flottant.

Le marché des Suezmax

Le Suezmax peut transporter entre 120 000 et 200 000 tpi, il est principalement positionné sur des routes telles que Afrique de l'Ouest – Etats Unis Côte Atlantique ou au départ de la Mer noire et de la Méditerranée.

Taux de fret

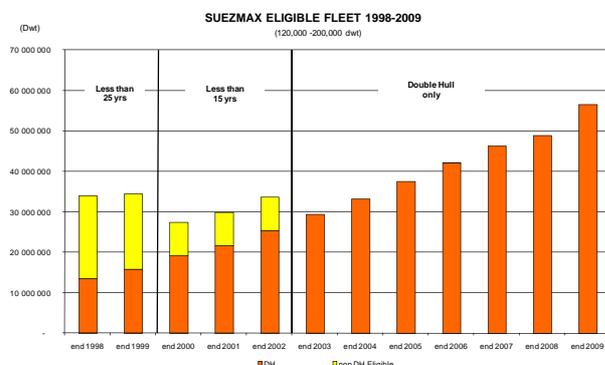
Le ratio entre le point haut de mars et le point bas atteint en juillet est de 1 pour 9.

L'utilisation des Suezmax pour du stockage a permis de limiter les phénomènes de surcapacité.

L'année 2010 ne s'annonce pas sous les meilleurs auspices puisque l'utilisation de la flotte pour stockage devrait progressivement disparaître et 62 nouveaux navires devraient entrer sur le marché.

Flotte / livraisons

La flotte de Suezmax est composée de 407 navires dont 29 simple coque et 378 double coque. 125 navires sont actuellement en commande. 45 constructions neuves se sont ajoutées à la flotte en 2009 alors que dans le même temps 13 navires sortaient de la flotte. L'âge moyen des Suezmax est légèrement supérieur à celui des VLCC mais il reste assez faible autour de 9ans.



Le marché des Aframax

Les Aframax peuvent être positionnés sur plusieurs marchés que ce soit le transport de brut sur des routes spécifiques ou encore les produits pétroliers. Cette tendance à une utilisation pour le transport de produits pétroliers tend à se confirmer. Au niveau de la localisation par route, les Aframax opèrent majoritairement en Mer du Nord, Méditerranée, sur certaines routes en Moyen-Orient et Asie et dans la zone Caraïbes.

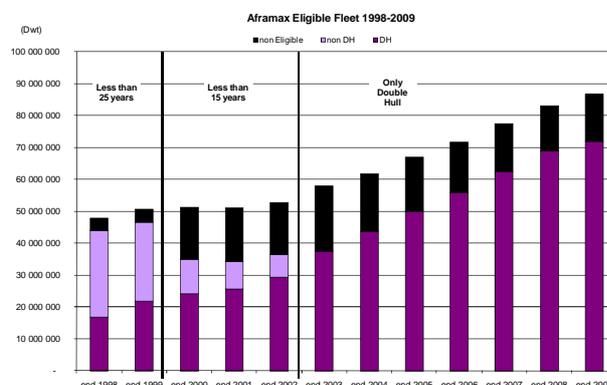
Les capacités des navires se situent entre 80000 et 120000 tpi mais la plupart des nouvelles livraisons entrent dans la fourchette 105 000 – 115 000 tpi.

Taux de fret

Les variations au cours de l'année 2009 ont été fortement marquées. Les taux de fret sont passés de niveaux historiquement bas voire négatifs en août – septembre à des niveaux corrects en début d'année (janvier – mars). La zone à l'Ouest de Suez a relativement mieux résisté que la zone Est. La surcapacité de tonnage a aussi affecté le segment de marché des Aframax malgré des volumes ex-Russie en croissance notable.

Flotte / livraisons

La flotte d'Aframax est composée de 71 navires simple coque et 784 navires double coque ; 179 sont actuellement en commande. La flotte est relativement jeune avec 8 ans d'âge moyen. L'âge devrait continuer à baisser si l'on prend en compte les navires qui devaient intégrer massivement le marché au cours des prochaines années. Au niveau de la sortie des navires simple coque, le marché des Aframax est relativement en avance sur le calendrier si l'on compare avec les autres segments de marché



3.3. Le transport de produits pétroliers

Ce marché est en profonde mutation au niveau de la structure des échanges. Autant les zones de production de pétrole brut varient assez peu, autant les zones de raffinage sont en constante évolution.

L'évolution de la consommation (croissance exponentielle du parc de véhicules chinois, modifications du mix essence/gasoil en Europe...) ainsi que les nouvelles capacités de raffinage mises en service (Moyen-Orient, Inde) sont les principaux sous-jacents de ces évolutions.

La demande de produits pétroliers et de transport maritime

Les principaux produits transportés sont :

- L'essence
- Les middle distillates
- Le naphta
- Les fuels

L'année 2009 est caractérisée par une forte chute du transport maritime de produits pétroliers (-6%). La logique est relativement proche de celle constatée sur le marché de transport de brut, mais la chute est plus marquée du fait que le secteur est tiré uniquement par la demande et non guidé par un subtil trade-off « production / demande » comme pour le transport de brut.

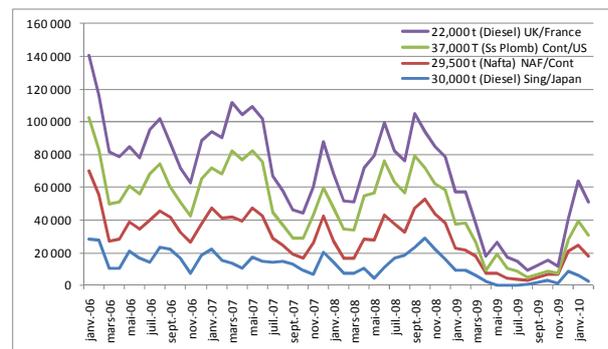
	Trafic maritime de produits pétroliers (M.t)	Variation
2005	495	7,4%
2006	525	6,1%
2007	553	5,3%
2008	575	4,0%
2009*	540	-6,1%
2010*	550	1,9%

L'offre de pétroliers transporteurs de produits

L'année 2008 avait été une année exceptionnelle au niveau du nombre de navires entrés sur le marché. Les livraisons pour l'année 2009 sont restées à un niveau très élevé (13,2 millions de tpl) mais la démolition a permis d'enrailler le phénomène de surcapacité endémique au transport maritime de vrac liquide. L'évolution de la taille moyenne des navires est plus marquée sur le marché du transport de brut.

Les rendements journaliers qui ont atteint un pic en septembre-octobre 2008 sont désormais aux alentours de zéro sur certaines routes. Le marché s'est redressé à l'approche de la fin d'année 2009

pour mettre fin à près d'une année d'un niveau difficilement soutenable. Le marché à destination de l'Asie s'est mieux porté.



Le marché des LR tankers

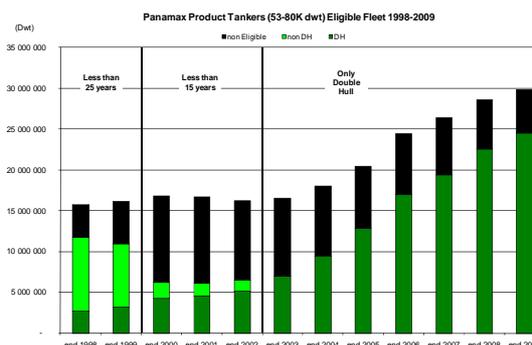
Les LR tankers disposent d'une capacité de chargement supérieure aux plus traditionnels MR tankers avec un tirant d'eau comparable ce qui leur permet d'accéder à la plupart des ports en Amérique du Nord ou en Europe.

Ces navires sont divisés entre les LR1 et les LR2 selon les capacités et les marchés.

Concernant les LR2, 41 navires ont été livrés en 2009 soit 41% de la flotte. Ce segment de marché relativement nouveau a été fortement privilégié. Cet afflux de nouveaux navires a induit une chute des taux des 2/3. Le transport de gasoil entre Extrême-Orient et Europe ainsi que les mouvements de naphta entre l'Europe et l'Extrême orient ont permis de soutenir les volumes transportés.

Concernant les LR1 (ou Panamax tankers), 55 livraisons ont eu lieu en 2009, pour une flotte totale de 425 navires (370 double coque et 45 simple coque). 87 navires sont par ailleurs en commande.

En zone Atlantique, les difficultés à trouver des volumes à transporter a conduit à une concurrence accrue avec le segment de marché inférieur : les Medium Range. A l'inverse, à l'est de Suez, l'entrée en service des raffineries indiennes a boosté le marché.



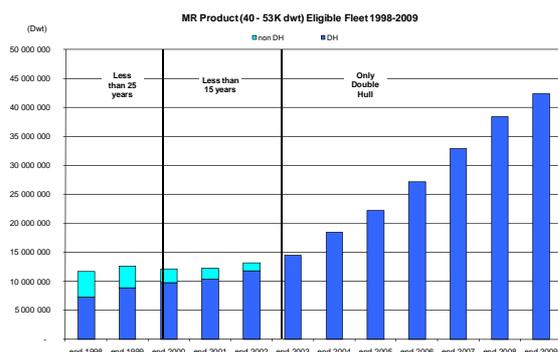
Le marché des MR tankers

Le segment des MR tankers constitue le cœur du transport de produits pétroliers occupé jusqu'au milieu des années 90 par les Handy Tankers.

Ces navires dont la capacité est comprise entre 40000 et 60000 tpi sont pour la plupart revêtus, c'est-à-dire capables de transporter des produits raffinés.

La flotte est très importante avec près de 1100 navires dont 1020 double coque. En fin d'année 2008, le carnet de commandes représentait environ 50% de la flotte existante avec un âge moyen de la flotte en service de 7ans. La taille moyenne est en constante augmentation avec un fort intérêt pour les navires de plus de 50 000tpl.

La baisse conjoncturelle de la consommation mondiale associée à la baisse des importations américaines de pétrole. A l'est de Suez, les rendements ont été meilleurs en profitant de la tension liée à la zone de piraterie du golfe d'Aden.



Le marché des Handy Tankers

La tendance du marché est à un remplacement des Handy tankers (20 000 – 40 000 tpi) par les MR Tankers, ce phénomène est illustré par l'âge relativement plus élevé des Handy Tankers (plus de 12 ans) et par un ratio double coque / simple coque plus faible que sur les autres segments de marché (450/129).

Les rendements ont été assez contraints toute l'année malgré une hausse liée aux températures hivernales particulièrement basses qui ont bénéficié aux navires « Ice class ».

4 – LE TRANSPORT MARITIME DE GAZ

4.1 Le transport de gaz naturel liquéfié

La progression exponentielle du transport de LNG depuis le début des années 2000 a connu un coup de frein au cours des années 2008-2009.

Les sous-jacents du développement de la dernière décennie (la diversification géographique de l'approvisionnement des sources énergétiques des grands pays industrialisés ainsi que l'évolution du type d'offre de produits énergétiques) sont toujours présents.

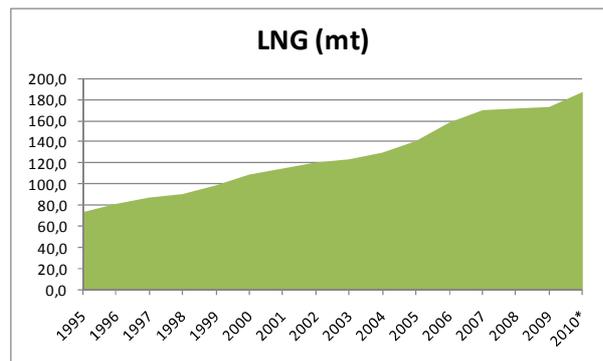
Néanmoins, le ralentissement de l'économie mondiale a induit une baisse de la demande de gaz naturel, phénomène comparable au secteur pétrolier.

L'offre et la demande de gaz naturel liquéfié

L'évolution des capacités de production, des capacités portuaires (terminaux) et des capacités de transport maritime (construction de navires GNL) sont fortement intercorrélés. Le montant des investissements et la durée de mise en service implique une coordination de toute la chaîne logistique (de la production au transport). En cela, il est intéressant de suivre les phasages d'ouverture des sites de production pour anticiper l'évolution du marché.

Par ailleurs, il existe parfois des décalages entre la mise en service des sites production de GNL et la livraison des navires GNL. Les navires étant souvent conçu pour un service spécifique, on peut assister à des décalages offre/demande qui ont une influence importante sur les taux de fret.

Pour 2009, la tendance est en ligne avec les 2 années précédentes, c'est-à-dire une quasi stagnation des volumes transportés. L'année 2010 semble plus porteuse du fait d'une conjonction de signes positifs. La reprise de la croissance mondiale aura bien sûr un impact sur le secteur mais ce sont principalement la mise en service des capacités d'importation et de production qui vont tirer les volumes d'échanges.



Projets de sites de production

L'état du portefeuille de projets GNL engagés et pour lesquels la décision finale d'investissement a été prise ne diminue pas. Ainsi la capacité de production mise en service devrait être d'environ 100 millions de tonnes/an de liquéfaction. En Europe de l'Ouest notamment, la libéralisation a stimulé les projets de terminaux gaziers à terre comme en offshore (par ex : projet Adriatic LNG).

Les projets au Qatar constituent près de 40% des capacités futures. Ils confirment la volonté des pays du Moyen Orient de conforter leur position sur ce marché et contribuent à un nouvel équilibre des flux entre zones.

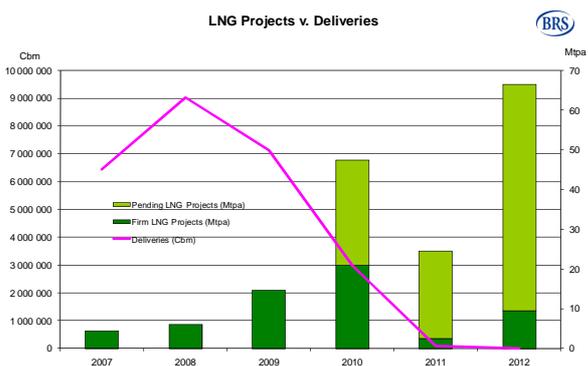
Pour l'année 2009, 2 projets majeurs en Asie-Pacifique retiennent l'attention :

- Projet Gorgon en Australie (3x 5millions de tonnes par an)
- Projet PNG en Papouasie Nouvelle Guinée (6.5 millions de tonnes par an)

Le pôle Pacifique devient très important pour les capacités de production et cette tendance ne devrait que s'amplifier en lien avec la vigoureuse croissance économique des pays à proximité (Chine, Inde...)

Dans les années à venir, les pays offrant les potentiels les plus importants sont les pays Ouest-Africains (Nigéria...), la Russie et le Qatar. De nombreux pays prévoient de développer leur projet d'importation grâce à des navires de regazification (Argentine...)

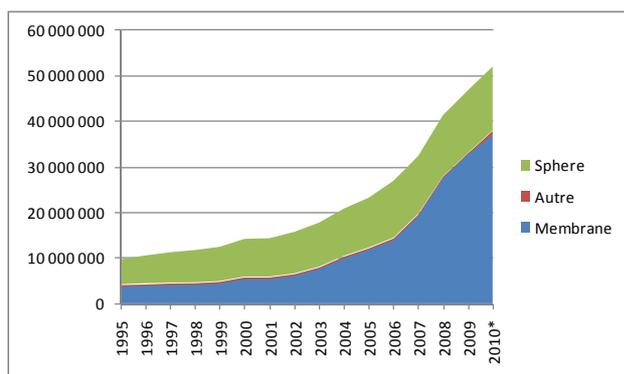
Le graphique ci-après compare les carnets de commande des navires avec les projets de production de LNG et illustre le décalage entre les capacités de transport maritime et les capacités de production. Néanmoins, ce déséquilibre devrait s'inverser à partir de 2010 avec un net retournement de tendance.



La flotte de méthaniers

La flotte de méthaniers comprend actuellement 335 navires, les capacités globales offertes sont de près de 47 millions de m³. Les capacités restent en progression marquée (+13%) mais marquent néanmoins un léger infléchissement du rythme de croissance de plus de 20% au cours des 2 dernières années.

Evolution de la flotte de méthaniers



39 navires sont actuellement en commande ce qui est loin des chiffres des dernières années.

Deux grandes technologies sont actuellement utilisées dans le secteur du transport de GNL :

- *La technologie des sphères*

Cette technologie a été fortement privilégiée jusqu'à la fin des années 90. Aujourd'hui seuls 2 chantiers japonais continuent à construire ce type de navire qui ne représentent plus que 10% du marché.

- *La technologie des membranes*

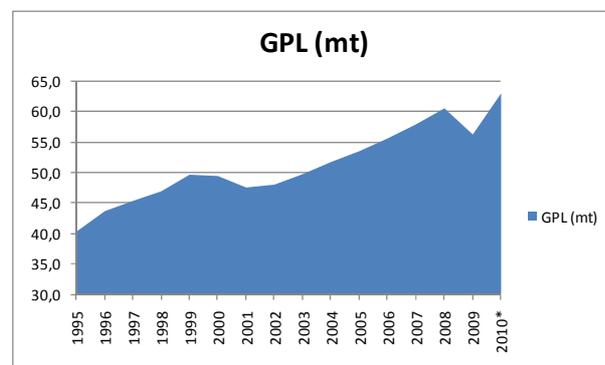
La membrane est la technologie la plus utilisée depuis le début des années 2000. Elle présente

l'avantage d'une exploitation plus facile et des coûts de construction moindre.

Les chantiers coréens sont les principaux acteurs sur le segment de la construction de méthaniers même si les chantiers chinois sont en train d'investir le secteur.

4.2 Le transport de gaz de pétrole liquéfié et de gaz chimiques

Le gaz de pétrole est issu de deux processus de production différents l'un basé sur le raffinage pétrolier, et l'autre en tant que produit résiduel de l'extraction de gaz naturel.



Pour l'année 2009, les volumes transportés de GPL ont subi une inflexion de plus de 7%, mais les analystes prévoient un retour à la croissance pour 2010.

Si l'on analyse de manière plus globale l'évolution des volumes depuis le début des années 2000, la progression a été continue et 2009 constitue une rupture de tendance.

La demande de GPL est fortement tirée par les besoins de chauffage et de production industrielle et donc fortement corrélée avec l'activité économique ce qui explique pour partie les chiffres baissiers de 2009.

Le Moyen Orient domine les exportations mondiales devant l'Europe du Nord et des pays qui confirment leur montée en puissance tels que l'Indonésie ou l'Australie.

La limitation de l'offre de GPL pour l'année 2009 s'explique d'une part par des retards de mise en service de capacités de production et par des problèmes techniques dans certains pays producteurs.

La flotte de gaziers GPL

Petits gaziers (3-12000 m3)

Les capacités de transport des « petits gaziers » continuent de progresser avec plus de 2 600 000m3.

Ce segment a mieux résisté malgré un grand nombre de livraisons en 2008. Les périodes de non-emploi ont été beaucoup moins marquées que sur les segments de taille supérieure.

Gaziers (12-25000 m3)

Le segment des gaziers entre 12000 et 25000m3 est de moins en moins privilégié puisque les capacités globales de ce type de navire sont en baisse de 6%.

La crise économique a fortement affecté le secteur de la pétrochimie largement utilisatrice de ce type de navires.

La baisse des taux de fret a néanmoins été moins marquée que sur les autres marchés du fait d'une offre de capacités en diminution.

Gaziers (25-43000 m3)

Cette catégorie de navires voit ses capacités globales proposées sur le marché progresser de plus de 20% et devraient atteindre 2 000 000m3 en 2010.

Ce segment a aussi souffert d'un afflux de constructions neuves en 2008 et 2009 qui a perturbé l'équilibre du marché. Ce marché devrait s'offrir un léger bol d'air avec la reprise du trafic d'ammoniac et de quelques contrats GPL.

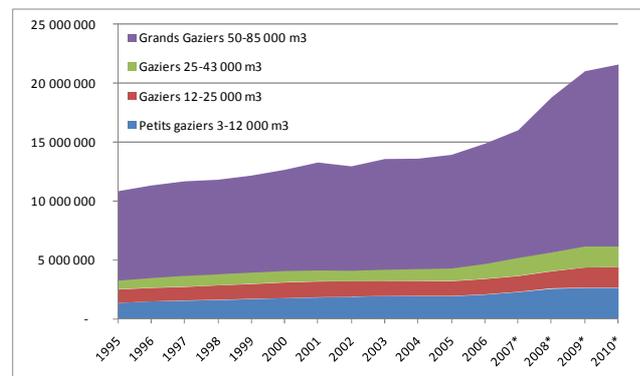
Grands gaziers dont VLGCs

Un nombre significatif de grands gaziers sont entrés sur le marché en 2008-2009 pour atteindre 12 519 000m3 de capacité globale, mais l'année 2010 devrait marquer une décrue.

La flotte actuelle de VLGCs comprend aux alentours de 140 navires dont près d'un tiers de la flotte a été livrée en 2008 et 2009.

L'année 2009 a été particulièrement difficile pour les VLGCs avec une demande moribonde et des livraisons qui ont accentué le déséquilibre offre/demande.

Les navires dont les capacités se situent entre 43 000 et 60 000m3 ont souffert de la compétition des navires de taille voisine.



Le marché des frets du gaz de pétrole

Le déséquilibre offre/demande du marché avec des capacités limitées et une arrivée massive de nouveaux navires commandés entre 2006 et 2008 a induit une certaine volatilité du marché. Ces facteurs sont variables selon les segments de marché.

Si l'on rentre dans le détail des taux de fret par type de navire, les VLGCs ont progressé de 60% entre décembre 2008 et décembre 2009 alors que les segments inférieurs ont connu des baisses entre 12 et 37%.

5 – LE TRANSPORT DE VRAC SEC

5.1 La demande de transport de vrac sec

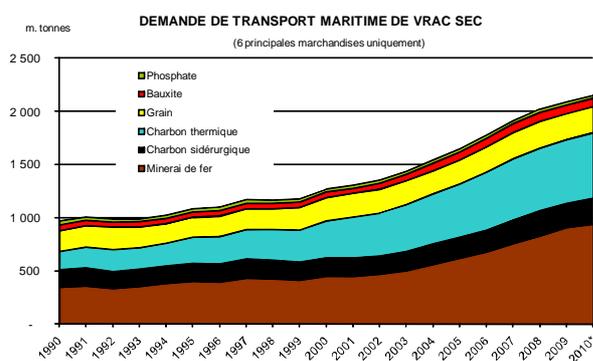
Bien que moins impressionnant que dans le secteur des biens manufacturés conteneurisés, la croissance des échanges de marchandises transportées en vrac sec a été très forte durant la dernière décennie.

Minerai de fer

Incontestablement, l'origine de ce dynamisme de la demande de transport se trouve en Chine. Entre 2000 et 2008, la production d'acier y a presque quadruplé, générant en conséquence une demande de fer très importante. Entre 2003 et 2009, les tonnages de fer transportés par voie maritime ont cru à un rythme annuel de plus de 10%.

Les proportions de la demande de transport entre les 6 principales marchandises étaient en 2009 les suivantes : 43% pour le minerai de fer, 28,5% pour le charbon thermique, 12% pour les céréales, 11% pour le charbon sidérurgique et 5% pour la bauxite et le phosphate réunis. L'activité sidérurgique représente donc aujourd'hui plus de 54% du marché puisque les utilisateurs de fer et de charbon sidérurgiques sont identiques. Cette part est en progression depuis l'an 2000 (elle représentait alors 49%) et s'est fait principalement au détriment de la part des céréales qui est en baisse quasiment constante depuis les années 1990.

Les années 90 avaient été marquées par une croissance modérée de la demande de transport maritime qui était entraînée par la hausse des flux de transport de charbon thermique. La libéralisation des marchés de l'électricité dans certains pays occidentaux avait entraîné un besoin important pour ce combustible dont l'utilisation requiert peu d'investissement.



Incontestablement, la décennie suivante fut marquée par la croissance de la production sidérurgique. Comme nous l'avons mentionné plus haut, cette activité a connu un bond vertigineux en Chine. Ce pays, plus que tout autre, a entraîné la production mondiale d'acier dans une ascension vertigineuse. En 2000, la production mondiale s'élevait à 850 millions de tonnes métriques dont 127 millions pour la Chine. Juste avant la crise économique mondiale en 2007, les sidérurgistes du monde ont produit 1 350 millions de tonnes dont 489 millions uniquement en Chine. On mesure ainsi la contribution de l'industrie chinoise à la croissance de ce secteur d'activité. La crise économique qui a éclaté à la mi-2008 a entraîné une chute considérable de la production mondiale d'acier. En quelques mois, les sidérurgistes ont considérablement réduit leurs activités avec une chute globale de 30% de la production mensuelle. Si les pays occidentaux ont été les plus fortement touchés avec des baisses avoisinant les 50%, l'Asie n'a pas été épargnée par cette situation. Néanmoins, dès le début de l'année 2009, la sidérurgie chinoise, aidée par un ambitieux plan de relance du gouvernement, s'est redressée au point de battre à nouveau des records de production au milieu de l'année. La sidérurgie devrait rester au cœur des enjeux du transport maritime dans les années à venir.

De fait, le minerai de fer est devenu la première marchandise transportée dans le secteur du vrac sec. Il s'est d'autant plus développé que la Chine, qui parvenait à être presque auto suffisante aussi bien en charbon qu'en minerai de fer dans les années 90, a du rapidement importer ce dernier élément faute de ressources suffisantes sur son territoire. L'Australie est le premier fournisseur de la Chine avec une part représentant près de 40% de ses importations, elle a été en mesure d'augmenter considérablement ses capacités d'exportations ces dernières années. Suivent ensuite l'Inde et surtout le Brésil qui tend à devenir un acteur des plus importants dans le jeu des importations chinoises. La volonté chinoise de réduire sa dépendance vis-à-vis de l'Australie la pousse à rechercher de nouveaux fournisseurs même si ceux-ci sont plus éloignés géographiquement.

L'Australie, le Brésil et l'Inde sont aujourd'hui, les 3 principaux exportateurs de minerais mondiaux avec respectivement des tonnages de 329, 270 et 114 millions de tonnes en 2009. Ces Etats seront au cœur des futurs développements du marché du fer grâce à leurs impressionnantes réserves. Les 3 grandes compagnies productrices, les australiens BHP Billiton et Rio Tinto et le brésilien Vale

contrôlent de facto une large part de la production mondiale. Du fait de la pression sur la demande de minerais ces dernières années, elles sont actuellement en mesure d'imposer des conditions tarifaires plus favorables à leurs yeux dont la principale manifestation est la volonté répétée d'obtenir une nouvelle base contractuelle pour le prix du fer (fixation trimestrielle et non plus annuelle).

Dans cette nouvelle donne mondiale, les importations sont restées relativement stables (près de 150 millions de tonnes par an) avant de chuter de façon brutale en 2009 suite à la crise économique (environ 100 millions de tonnes). Ces importations proviennent largement du Brésil qui représente plus de 50% du tonnage global. Le Canada, la Suède et la Mauritanie fournissant la majeure partie des volumes restants.

Charbon

De son côté, le transport maritime de charbon n'a pas connu une phase d'expansion aussi forte que le minerai de fer. La croissance des volumes y a été beaucoup modérée aussi bien dans le charbon thermique que sidérurgique.

En dépit de la crise économique survenue en septembre 2008, les exportations de charbon ont continué de progresser. Si la croissance annuelle moyenne des volumes s'était établie à 7% durant la période allant de 2003 à 2007, le ralentissement économique a ralenti la progression à 3% en 2008. Les pays exportateurs connaissent actuellement des fortunes diverses. Les plus fortes variations concernent l'Afrique du Sud, fournisseur traditionnel des pays européens, qui a vu ses volumes baisser ces dernières années du fait de problèmes opérationnels dans l'exploitation et l'acheminement du charbon, et les Etats Unis qui, profitant d'un dollar relativement faible ces dernières années, ont largement augmenté leurs exportations.

Mais les 2 principaux acteurs mondiaux restent l'Australie qui dispose de réserves gigantesques et l'Indonésie dont l'extraction est en plein essor et qui est proche de devenir le premier exportateur mondial.

Du côté de la demande de charbon, les plus grandes évolutions se trouvent une nouvelle fois en Chine. Alors que la Chine n'était un importateur net de charbon que depuis 2007 (compte tenu de sa gigantesque production qui lui permettait d'être autosuffisante), l'année 2009 a été marquée à partir du 2^{ème} trimestre par un décollage vertigineux des importations qui ont atteint 126

millions de tonnes sur l'année, soit 15% des importations mondiales. Dans un contexte de crise économique mondiale, cette nouvelle demande a permis une légère progression des tonnages transportés de charbon. Les prévisions laissent à penser que le pays pourrait prendre dès l'année 2010 la première place des pays importateurs de charbon devant le Japon. Ce nouveau leadership pourrait bien redistribuer les cartes des grandes routes maritimes du charbon : si l'Australie et l'Indonésie ont été en capacité en 2009 de réagir face à cette demande, l'avenir reste incertain et dépendra des capacités des pays à adapter leur production.

Céréales

Le secteur des céréales est celui qui a enregistré la progression la plus faible au cours de la décennie. Si la saison 2007/2008 a été relativement riche en terme d'échange avec 244 millions de tonnes transportés, les évolutions restent relativement faibles comparées au minerai de fer et au charbon. A titre comparatif, les volumes étaient de 220 millions en 2000. Les évolutions de ces échanges restent fortement à des conditions techniques, politiques et météorologiques des productions agricoles des zones de cultures ce qui engendre une certaine volatilité des échanges.

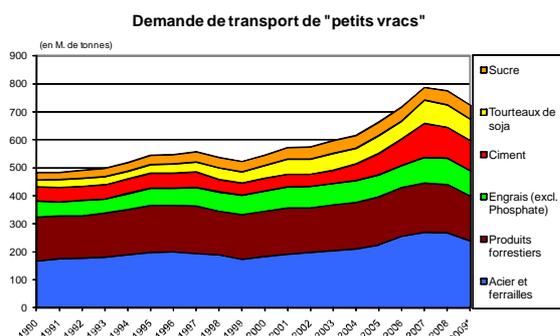
Les principales zones d'exportation en 2009 étaient les USA (80Mt), l'Argentine (11Mt), le Canada 19,5 (Mt), l'Australie (17,5Mt), et l'UE (21,5Mt). Si d'importantes variations saisonnières peuvent modifier les flux, ces 5 régions sont toujours en tête. Les échanges mondiaux de céréales se répartissent principalement entre le blé, le maïs, l'orge et le riz. Mais le transport maritime n'intervient que sur une part limitée de la production mondiale de céréales puisque la production mondiale annuelle s'élève à environ 1 700 millions de tonnes annuelles.

Le Japon reste le premier importateur de céréales avec près de 25Mt de tonnes par an (essentiellement du maïs), suivi par la Corée du Sud et l'Egypte avec chacun entre 11 et 13Mt, puis viennent ensuite l'Arabie Saoudite (10Mt), le Brésil, l'Algérie et l'Indonésie dont les besoins sont compris entre 6 et 10Mt.

Les petits vracs

A côté des grands vracs tels que nous avons pu les décrire ci-dessus, coexistent de nombreuses marchandises sèches transportées dans des navires de vrac tels que, la bauxite et l'alumine, le phosphate, le nickel, le cuivre, mais aussi les aciers

et la ferraille, le ciment, les produits forestiers ou le sucre.



En termes de tonnages ce sont les aciers et la ferraille qui occupent la première place avec plus de 200 millions de tonnes transportées. Ils représentent pratiquement les mêmes tonnages que les trafics de céréales mais ceux-ci sont essentiellement sur des navires de taille inférieure à 40 000 tpl et sur des liaisons intra-régionales.

Viennent ensuite les produits forestiers (notamment les grumes) qui comptent pour environ 170 millions de tonnes, la bauxite et l'alumine (70 mt), le ciment, (60 mt), le sucre (45 mt) et le phosphate (30 mt).

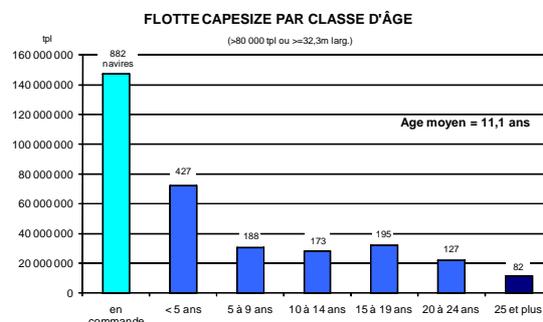
5.2 - La flotte de vraquiers

Si l'on englobe tous les navires de vrac d'une taille supérieure à 15 000 tpl, la flotte au second trimestre 2010 se composait de 7 196 navires pour un port en lourd total de 477 millions tonnes. La répartition par tranche de taille est la suivante : Handysize (15-40 000 tpl) 2 547 navires pour 72,6 millions de tpl, Handymax (40-60 000 tpl) 1 922 navires pour 95,3 millions de tpl, Panamax (60-80 000 tpl ou <32,3m larg.) 1 535 navires pour 118,8 millions de tpl et enfin Capesize (>80 000 tpl et >32,3 m larg.) 1 192 navires pour 197,3 millions de tpl. Malgré leur nombre plus faible, ce sont les Capesize qui représentent la catégorie la plus importante en terme de tonnage dans la flotte des vraquiers avec une part de plus de 41,4%.

Capesize

La définition d'un vraquier Capesize repose sur son incapacité à franchir le Canal de Panama, c'est à dire, un navire de plus de 32,3 m de large. Mais le segment inclut une large palette de tailles (de 80 000 à plus de 300 000 tpl) et nous verrons lorsque nous aborderons le segment des Panamax, que la distinction entre les deux catégories est de plus en plus complexe à effectuer.

Les Capesize représentent le navire de référence dans le transport de vrac sec. Disposant des plus grandes capacités de transport, leur utilisation est concentrée sur les produits faisant l'objet des flux les plus importants, à savoir le minerai de fer et le charbon.



La flotte de Capesize est actuellement en pleine mutation. Les taux de fret record enregistrés pour ce type de navire ont entraîné une vague de commandes considérable. Le carnet de commandes représente aujourd'hui 74,8% des capacités de la flotte en service. Ce chiffre est d'autant plus impressionnant que les navires qui pourraient être éligibles à la démolition sont à l'inverse relativement peu nombreux (la capacité des navires de plus de 25 ans représente 6% de la flotte). Les premières livraisons liées à l'engouement pour la construction de capesize ont déjà eu lieu comme en témoigne l'importance des navires récents au sein de la flotte et devrait se poursuivre au moins jusqu'en 2012. Cependant, la capacité du marché à intégrer cette flotte reste une incertitude. La chute des taux de fret a entraîné un certain nombre d'annulations ou de reports de livraison. De telles pratiques pourraient perdurer dans les années à venir.

Jusqu'à la vague de commandes, le marché des navires over-panamax pour le transport de vrac était très largement dominé par le segment des Capesize standardisés entre 120 000 et 220 000 tpl. Si cette situation ne sera pas complètement remise en cause (ce segment de taille conservera une supériorité en termes d'unités et de capacités) mais nous avons assisté ces dernières années à de nouveaux segments de la flotte.

Le développement de routes maritimes de plus en plus longues (tel que celle entre le Brésil et la Chine) a poussé les armateurs à rechercher des économies d'échelle. Dès 2007, des commandes ont été passées pour des navires d'une capacité largement supérieure à 300 000 tpl alors que ceux-ci étaient inexistantes auparavant. La reconversion de VLCC simple coque en VLOC a également été pratiquée durant cette période : 40 VLCC pour 10 millions de tpl ont ainsi été transformés pour le

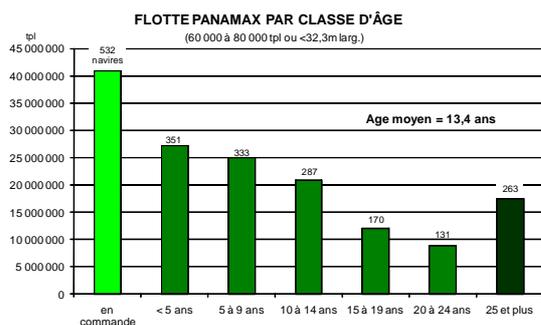
transport du vrac sec. La flotte de VLOC est composée actuellement de 93 navires pour 25 millions de tpl avec un carnet de commandes de 106 navires pour 33 millions de tpl.

Ces navires seront pour l'essentiel exploités à destination de la Chine qui concentre aujourd'hui le nombre le plus important de terminaux VLOC au monde (10 dont 3 acceptants des navires de plus de 300 000 tpl).

A l'autre extrémité de la flotte des Capesize, on trouve un segment qui était également très réduit par le passé. De nombreuses commandes ont été réalisées pour des navires d'un design over-panamax (80 000 tpl ou largeur > 32,2m) mais ne dépassant pas les 120 000 tpl. L'origine de l'émergence de ces navires correspond aux anticipations concernant l'élargissement du canal de Panama. Prévues pour 2015, l'ouverture des nouvelles écluses devrait permettre à ces navires d'emprunter ce passage. Actuellement, 197 navires dit « small panamax » sont en service pour 18,5 millions de tpl. Le carnet de commande s'élève quand à lui à 309 navires pour 30,5 millions de tpl.

Panamax

Les Panamax constituent une flotte présente sur des trafics plus diversifiés. Contrairement aux Capesize, on retrouve ces navires sur d'autres trafics que le minerai ou le charbon tels que le grain, la bauxite et le cuivre. Ces navires ne sont pas grésés, ce qui leur impose la desserte de ports suffisamment bien équipés et disposant d'un tirant d'eau suffisant (14 à 15m).



La flotte de Panamax actuellement en service s'élève à 1 535 navires pour un total de 112 millions de tpl. Cette flotte se distingue cependant des autres flottes par un renouvellement moins spectaculaire que les autres. En effet, avec 532 navires en commande (41 millions de tpl), elle ne représente « que » 36,7% de la flotte actuellement en service. De plus, les navires potentiellement éligibles à la démolition sont relativement nombreux avec 263 Panamax de plus de 25 ans (17,5 millions de tpl soit 15,7% de la flotte en service). Lors de la chute des taux de fret fin 2008,

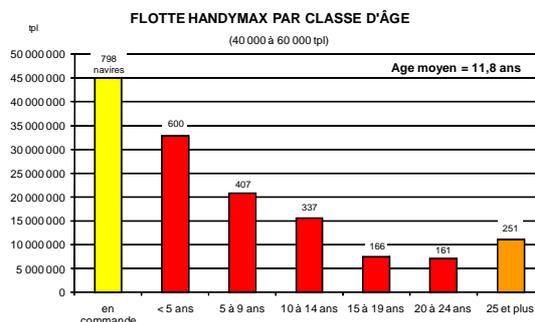
une vague de démolition de Panamax avait alors eu lieu avec des démolitions approchant les livraisons d'alors. Cette situation s'est néanmoins retournée avec la reprise de l'activité pour ces navires.

Car les livraisons de ces navires sont restées jusqu'à présent relativement stables (aux alentours de 1,25 millions de tpl par trimestre) durant ces dernières années et cette flotte a pu apparaître à certains moments comme proposant une offre plus réduite que d'autres, ce qui a eu un effet positif sur ces taux de fret durant ces derniers trimestres. Mais le rythme de livraisons devrait considérablement s'accélérer durant le second semestre 2010.

Comme nous l'avons vu plus haut, une partie de la raison d'être de cette flotte pourrait s'estomper dans les années à venir avec l'élargissement du canal de Panama mais également par la concurrence de navires de plus petite taille qui ont les faveurs des armateurs. Reste que ces navires sont toujours adaptés pour de nombreux ports aujourd'hui.

Handymax

L'engouement pour ces navires dont la taille se situe entre 40 000 et 60 000 tpl est relativement récent et s'explique par l'émergence de trafics intra-régionaux. A l'inverse des navires cités plus haut, les Handymax (également nommé Supramax) disposent généralement d'une manutention à bord leur permettant des escales dans un large nombre de ports. On retrouve ces navires sur des trafics très variés et assez similaires au Panamax, avec la différence qu'ils se concentrent sur des distances plus courtes. Ils sont particulièrement utilisés pour les trafics intra-Asie.



La véritable émergence de cette classe de navires date de la seconde moitié des années 90. On a depuis assisté à une montée en puissance progressive qui conduit à faire de cette flotte une des plus dynamiques qu'il existe.

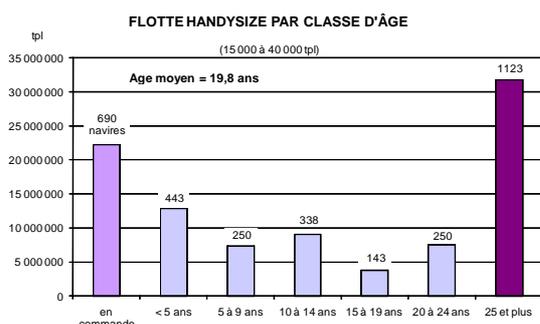
Elle est aujourd'hui composée de 1 922 navires en service pour 95 millions de tpl mais plus de la moitié de la flotte et de la capacité en service à

moins de 10 ans. Sa croissance devrait être particulièrement forte dans les années à venir puisque le carnet de commandes est composé de pas moins de 798 navires pour un tonnage total de 45 millions de tpl, soit 47,2% de la flotte actuelle ! Il existe une marge réduite de réduction de la flotte dans la démolition puisque les navires de moins de 25 ans ne sont que 251 (11 millions de tpl soit 11,7% de la flotte en service). Ces navires étaient autrefois considérés comme le haut du segment des navires handysize et sont donc généralement d'une taille plus faible que les navires actuellement construits.

A l'image des capesizes, ces navires ont fait l'objet d'une frénésie de commande similaire durant la période de hausse des taux de fret. Entre début 2007 et mi 2008, 811 nouvelles commandes d'handymax ont été réalisées. Ce chiffre est par la suite tombé à zéro compte tenu des incertitudes sur un marché qui peut montrer des signes de surcapacité à l'avenir. Cependant, la très forte baisse des coûts à la construction a de nouveau attiré quelques armateurs vers les chantiers à partir du second semestre 2009.

Handysize

Les Handysize constituent un type de navire présent dans l'ensemble des zones géographiques. Son principal avantage réside dans ses capacités nautiques qui lui permettent un accès dans quasiment tous les ports. De fait, ces navires sont quasiment tous grésés pour répondre aux besoins de petits ports faiblement équipés.



Cette flotte comporte le plus grand nombre d'unités du marché du transport de vrac sec, avec 2 547 navires en service (pour un tonnage global de 73 millions tpl). Les Handysize se distinguent par la structure de leur flotte : elle est composée d'un très grand nombre de navires particulièrement âgés. Plus de 1 200 navires ont plus de 25 années de service (1 373 si on compte à partir de 20 ans). Si on considère que cette flotte est susceptible de sortir du marché dans les années à venir, cela représenterait 43,8% du tonnage en service actuellement. A l'autre bout de

la flotte, les commandes ne sont pas à la hauteur de ces sorties potentielles. Mais avec 690 navires (22 millions tpl, 30,7% de la flotte en service) qui sont actuellement en commande, cette flotte a néanmoins profité de l'envolée des commandes de navires pour le vrac sec.

Taux de fret

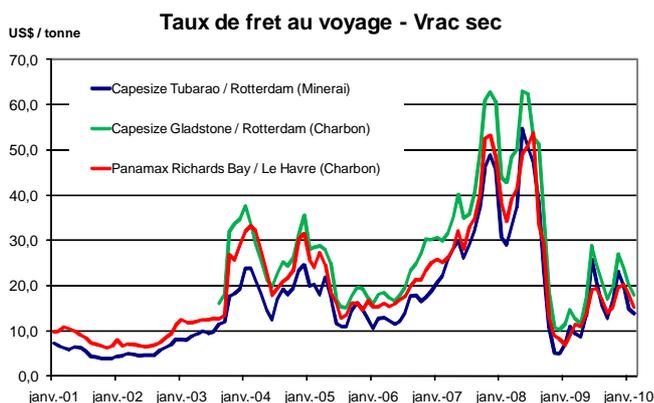
La période récente a incontestablement été marquée par un cycle exceptionnel pour les taux de fret de vrac sec. A partir de la fin 2003, des records ont régulièrement été battus et les taux se sont maintenus à des niveaux élevés jusqu'à la mi-2008.

Cette situation reposait sur plusieurs facteurs.

Du côté de l'offre, la période précédente avait été marquée par de relativement faibles commandes qui ne permettaient pas de faire face à une hausse soudaine de la demande. D'autre part, lorsque cette demande a surgi et que les premières hausses de fret ont été constatées, les armements ont eu du mal à placer de nouvelles commandes : les chantiers ont donné priorité aux commandes de pétroliers et de porte-conteneurs.

Or, c'est précisément ce qui s'est produit : les demandes de matières premières ont été particulièrement fortes durant cette période. Comme nous l'avons vu, les besoins industriels de la Chine et du sud est asiatique en général ont largement contribué à ce phénomène avec d'important trafic de fer et de charbon. De plus, les sources d'approvisionnement de cette région ont été de plus en plus éloignées contribuant à accroître encore davantage la demande de transport maritime. Enfin, en corollaire à cette situation, la congestion portuaire a atteint des records durant cette période contribuant du même coup à réduire l'offre dans un marché tendu.

Tous les ingrédients ont donc été réunis pour entraîner une forte hausse des frets. A la fin de l'année 2003, le taux d'affrètement d'un Capesize s'est rapidement élevé pour dépasser les 80 000\$/j. Jusqu'en 2006, il évoluera à un niveau compris entre 30 000 et 70 000\$/j. Une nouvelle envolée aura lieu à partir de 2007, le taux d'affrètement se maintiendra pendant plus d'un an au dessus de 100 000\$/j et dépassant même momentanément le seuil des 200 000\$/j en mai 2007.



Les taux de fret relativement bas dans un premier temps ont rendu les exportations de fer du Brésil plus compétitives, notamment face à l'Australie.

Durant le second semestre de 2007, le secteur sera rattrapé par la réalité de la crise. La brutale chute de la demande de transport liée à la baisse de l'activité industrielle et l'arrivée massive de nouveaux navires sur le marché a entraîné une chute spectaculaire. En novembre 2008, le taux d'affrètement d'un Capesize s'établissait en moyenne à moins de 4 000\$/j ! Un niveau qui ne permet pas de couvrir les frais d'exploitation du navire.

Dans ces conditions, les perspectives pour l'année 2009 apparaissaient bien sombres. Avec de très nombreuses livraisons prévues durant l'année et une économie mondiale en plein marasme, on pouvait alors s'attendre à des niveaux de fret particulièrement bas. Mais contre toute attente, un rebond de l'activité a eu lieu au milieu de l'année et a permis une forte remontée de taux de fret. En juin 2009, l'affrètement d'un capesize s'effectuait à un niveau moyen de 80 000\$/j !

La raison d'un tel rebond se trouve aussi bien au niveau de l'offre que de la demande. Echaudés par des taux particulièrement bas au début de l'année, de nombreux armateurs sont parvenus à repousser les livraisons prévues au premier semestre : à titre d'exemple pour les capesize, sur les 22,9 millions tpl livrés en 2009, seuls 7,5 millions tpl étaient sorties des chantiers durant la première moitié de l'année. Dans le même temps, la démolition a fait à nouveau son apparition dans ce secteur avec une sortie de flotte globale pour les vraquiers de 31,6 millions de tpl sur l'année 2009.

Alors que l'offre réagissait avec une certaine vigueur à la baisse des taux de fret de la fin 2008, la demande a affiché une vigueur inespérée. Les matières premières ayant atteint leur plus bas niveau depuis 2005, de nombreux acheteurs ont été attirés par cette opportunité. Au premier d'entre eux, les groupes industriels chinois qui ont effectué des achats massifs à la fois pour rétablir leurs stocks à bas prix mais également pour répondre à une demande intérieure à nouveau en croissance suite au plan de relance massif du gouvernement chinois. Cette nouvelle demande s'est également manifestée sur des routes maritimes plus longues.

6 – LES LIGNES REGULIERES

6.1 La situation du marché

La baisse soudaine de la consommation dans les pays occidentaux, en particulier les Etats-Unis, mais aussi les pays d'Europe de l'Ouest, à la suite de la crise économique et financière qui avait débuté au 3^{ème} trimestre 2008, a entraîné une chute brutale de la demande de transport conteneurisé sur tous les grands marchés. Cette chute des volumes transportés a de plus coïncidé avec une augmentation importante de la capacité de transport mise en ligne par les opérateurs maritimes qui avaient anticipé que la croissance des volumes enregistrée depuis 2003 se maintiendrait jusqu'à la fin de la décennie.

La conjonction de ces éléments a fait de 2009 la pire année qu'ait connue l'industrie du transport conteneurisé depuis ses débuts dans les années 60. En effet, alors que les principaux marchés conteneurisés, ceux reliant l'Extrême Orient aux économies développées avaient connu des augmentations de volume annuelles supérieures à 15%, la crise économique et financière a eu un impact considérable sur les flux des deux marchés principaux, les trafics en sortie d'Asie vers l'Europe et en sortie d'Asie vers l'Amérique du Nord, qui ont subi une baisse de 15 % et de 7 % respectivement. Le marché transatlantique, déjà atone les années précédentes, a lui aussi chuté de 25 % du fait de la faiblesse du US\$.

Cette baisse des volumes transportés s'est accompagnée sur ces secteurs d'une chute brutale des taux de fret par rapport à 2008, du fait de la concurrence effrénée que se sont livrés les opérateurs dans la première moitié de l'année afin de remplir leurs navires ou tout au moins de préserver leurs parts de marché.

Ce phénomène peut avoir été amplifié sur les routes Asie/Europe par la fin des Conférences Maritimes et l'interdiction faite aux armements de fixer en commun les taux de fret.

Les volumes Nord Sud ont moins souffert de la crise mais n'ont pas progressé en 2009, seul le marché intra asiatique, tiré par la demande chinoise, a connu une croissance de 3%.

Les grandes routes maritimes conteneurisées

Les grands secteurs du transport conteneurisé sont toujours en 2009 le transpacifique, la route Asie/Europe (Nord et Méditerranée), le transatlantique et le trafic intra Asie. Depuis le début des années 2000, la croissance du trafic mondial en conteneurs est tirée par les exportations de la Chine qui représentent 70 % des volumes en sortie d'Asie, principalement vers l'Europe et l'Amérique du Nord. Ces secteurs ont connu dans cette période une augmentation de leurs volumes de 15 et 10 % respectivement par an, ce qui a motivé les investissements énormes réalisés par les armateurs. La récession soudaine renversé la tendance en 2009 sur ces deux routes maritimes, seul le trafic intra Asie connaissant une progression de ses volumes.

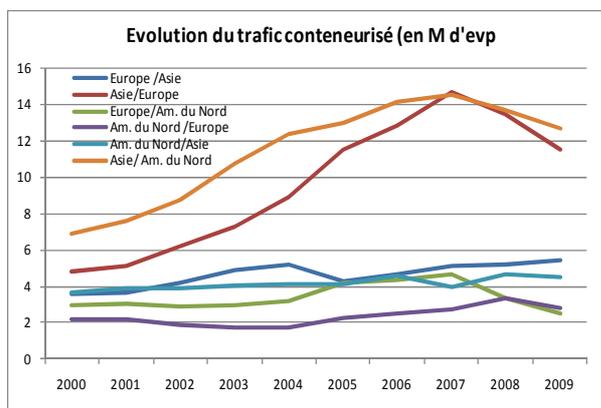
L'évolution de la demande dans les années à venir est pour une grande part liée à la rapidité de la reprise de la consommation aux Etats-Unis et en Europe.

La chute des volumes a eu pour conséquence un effondrement des taux de fret, la caractéristique de ceux-ci étant une très forte sensibilité à la conjoncture : une dégradation même mineure du rapport entre offre et demande résulte immédiatement en une baisse prononcée des taux de fret négociés entre chargeurs et armateurs. La baisse des taux de fret a de plus été amplifiée par la diminution des surcharges combustible faisant suite à la baisse du prix du pétrole à partir de l'été 2008.

La baisse des taux de fret a été particulièrement préoccupante sur les liaisons en sortie d'Asie vers l'Europe et l'Amérique du Nord. C'est en effet pour ces routes que sont calibrés les principaux investissements des armateurs en navires et sur celles-ci qu'ils réalisent leurs profits, les trajets retours vers l'Asie ne pouvant être au mieux considérés que comme servant au repositionnement des conteneurs, tant les volumes et les taux de fret sont bas. Il convient d'ailleurs à ce sujet de noter que cette situation structurelle de déséquilibre des flux aboutit au fait que les exportateurs européens et nord américains sont subventionnés par les consommateurs de leurs pays respectifs, seuls les flux et les taux de fret en sortie d'Asie justifiant la qualité et le nombre des services maritimes en place.

Par ailleurs, les effets de la suppression au 3^{ème} trimestre 2008 par la Communauté Européenne de la dérogation au droit de la concurrence dont les Conférences Maritimes (organes de concertation des armateurs et opérateurs maritimes créés au 19^{ème} siècle et organisant le secteur des lignes

régulières : répartition des services maritimes et des parts de marché, détermination des taux de fret et des surcharges, échange d'information sur les volumes de trafic, arbitrage des conflits etc..) jouissaient sont difficiles à chiffrer mais cette suppression a certainement contribué à l'effondrement des taux de fret constaté en 2009. Cette évolution de la réglementation, destinée à accroître la transparence des prix du transport maritime, ne peut que renforcer la concurrence entre les compagnies et à terme opérer une sélection entre celles-ci, les plus faibles ne pouvant pas résister à cette nouvelle pression concurrentielle.



Containerization International & ELAA

Asie Europe

- Volumes

La chute des volumes a été particulièrement sensible entre l'Asie et l'Europe du fait du coup d'arrêt porté à la consommation des ménages par la crise économique. Les trafics s'en sont pratiquement effondrés durant les 2 premiers trimestres, avec une baisse de, respectivement 18 % et 23 % par rapport aux trimestres correspondants de l'année 2008. Une amorce de reprise s'est cependant fait sentir dès le 3^{ème} trimestre du fait d'un retour de la demande pour de nombreux biens de consommation, tels les produits technologiques, cette reprise étant confortée par le niveau élevé de l'Euro. En conséquence, l'année a mieux fini qu'elle avait commencé, le 4^{ème} trimestre étant au même niveau que le trimestre correspondant en 2008 (il convient cependant de remarquer que les effets de la crise économique se faisaient déjà sentir au 4^{ème} trimestre 2008). Sur un rythme annuel, la baisse des volumes a été de près de 15 %.

En ce qui concerne les trafics entre l'Europe et l'Asie, les volumes après avoir été médiocres durant le 1^{er} semestre se sont affermis durant le 2^{ème} semestre présentant même une hausse

de 29 % au 4^{ème} trimestre, par rapport au trimestre correspondant de 2008. En rythme annuel, la croissance a été de 4,5 %. Cette amélioration ne doit pas cependant pas faire oublier le déséquilibre considérable des échanges, le ratio ayant été en 2009 de 2 conteneurs exportés d'Asie vers l'Europe pour 1 dans le sens contraire (Ce ratio était de 3 pour 1 au plus fort de la conjoncture en 2008)

- Frets

La chute des taux de fret en sortie d'Asie vers l'Europe a été vertigineuse au début de l'année 2009, ceux-ci s'établissant à un niveau moyen de 1023 US\$ par EVP au 1^{er} trimestre par rapport à un niveau de 2030 US\$ par EVP au 1^{er} trimestre 2008, soit une baisse de près de 50 %. Ce niveau est resté stable jusqu'au 4^{ème} trimestre ou une amélioration a commencé à se faire sentir du fait de l'augmentation des volumes. Sur un rythme annuel, la baisse des taux de fret a été de 40 % par rapport à 2008. En ce qui concerne les taux en sortie d'Europe vers l'Asie, la chute a été moins forte, de l'ordre de 25 %, mais sur des taux de fret déjà très bas.

Transpacifique

- Volumes

Les volumes entre l'Asie et l'Amérique du Nord ont très fortement baissé en 2009, dans la continuité du second semestre 2008, la crise de l'immobilier aux Etats-Unis ayant donné un coup d'arrêt à la consommation des ménages, qui était le vecteur principal de la croissance. La chute des volumes a été particulièrement forte au 1^{er} semestre 2009, une légère reprise se faisant sentir durant le second semestre. Sur un rythme annuel, la baisse des trafics dans le sens Asie/Amérique du Nord a été de 7,3 %.

En sortie d'Amérique du nord vers l'Asie, les volumes ont baissé malgré la faiblesse du US\$, ce qui illustre l'incapacité du secteur industriel nord américain à profiter d'un taux de change compétitif et de taux de fret bas pour relancer ses exportations. Il faut d'ailleurs remarquer que les exportations des Etats-Unis vers l'Asie sont essentiellement constituées de papiers et cartons à recycler et de produits agricoles (coton et céréales)

- Frets

Sur le transpacifique, les taux de frets ont souffert de la baisse des volumes mais dans une moindre mesure que sur la route Europe/Asie, la baisse ayant été de 28 % sur l'année dans le sens Asie/Amérique du Nord et de 18 % dans le sens Amérique du Nord/Asie

Transatlantique

- Volumes

Les volumes ont fortement baissé sur le Transatlantique en 2009, la chute intervenant principalement dans le sens Europe/Amérique du Nord, du fait du niveau élevé de l'Euro par rapport au US\$, ce qui a renchéri le coût des importations dans un contexte de crise. La baisse des volumes a été de 25 % en 2009, mais il faut rappeler que les trafics avaient déjà chuté de 28 % en 2008, ce qui illustre le caractère sinistré de cette route.

Dans le sens Amérique du Nord/Europe, les volumes ont baissé de 15 % alors qu'ils avaient augmenté de 23 % en 2008.

- Frets

Dans ce contexte morose, les taux de fret ont subi une baisse importante dans le sens Europe/Amérique du Nord, de l'ordre de 24 % tandis qu'ils se maintenaient dans le sens Amérique du Nord/Europe en ne perdant que 3 %

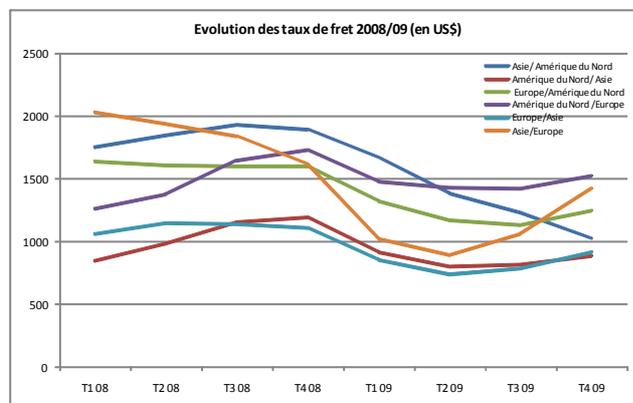
Les échanges Intra Asie

Les flux Intra Asie sont difficiles à apprécier dans la mesure où ils recouvrent des situations très diverses, du simple cabotage côtier à la liaison au long cours entre Asie du Nord Est et Asie du Sud Est. Il est cependant intéressant de noter que ces flux ont progressé de plus de 3 % en 2009, tirés par la consommation chinoise, ce pays se fournissant principalement dans la zone asiatique pour l'approvisionnement de ses biens intermédiaires et de consommation.

Les flux nord sud

Les trafics Nord/Sud sont relativement mineurs en termes de volume et de matériel naval mis en œuvre. Ils présentent cependant l'intérêt d'être dans certains cas des trafics « de niche » préservés d'une concurrence trop vive (Caraïbes

ou Pacifique) ou des gisements potentiels de croissance (Amérique du Sud et sous continent Indien par exemple). Ils ont mieux résisté à la crise en 2009 que les grandes routes Est Ouest en ne diminuant en moyenne que de 3 % par rapport à 2008.



Source : Containerisation International

6.2 La situation de l'offre maritime

La brutalité de la crise, succédant à une longue période d'euphorie dans le transport maritime, a pris les armateurs et les opérateurs au dépourvu, les obligeant à revoir d'urgence leur stratégie de développement. Outre les mesures de court terme telles que la re-délivrance des navires affrétés, la mise à la chaîne des navires sans emploi, la suppression de lignes et la diminution de la vitesse de service, les opérateurs ont du revoir le niveau de leurs commandes qui représentait en 2008 60 % de la flotte en service et risquait de créer un sur-tonnage massif.

- Diminution de la capacité de transport sur les liaisons Est-Ouest

Le phénomène le plus marquant de l'année 2009 a été la diminution massive de la capacité mise en ligne par les opérateurs de lignes conteneurisées. Au cours des 17 mois qui se sont écoulés entre le mois d'août 2008 (le pic du marché) et la fin 2009, la capacité sur les trois principales routes Est-Ouest a chuté de près de 24 %, passant de 916 000 evp à 700 000 evp par semaine.

Les liaisons les plus affectées ont été les routes Asie-Méditerranée-Europe, qui ont enregistré des réductions de capacité de 25 %, contre 21 % pour la route Asie-Amérique du Nord. La chute de 25 % sur les routes Asie-Méditerranée-Europe a eu un impact significatif sur la baisse de la demande et de l'emploi de navires porte-conteneurs, en raison de la distance plus importante que sur les liaisons Asie-Amérique du Nord, ce qui implique qu'un plus

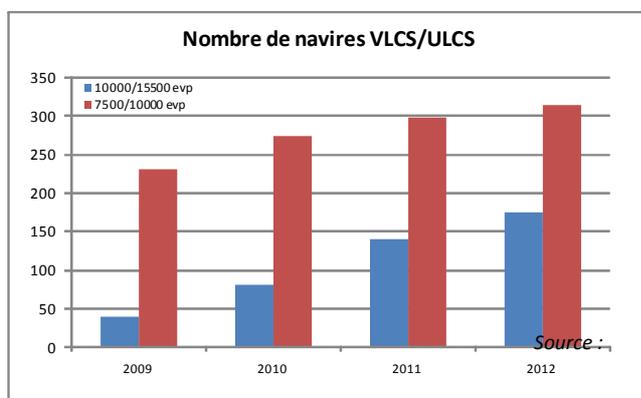
grand nombre de navires est utilisé pour effectuer un service régulier, en général hebdomadaire.

Pour ce qui est de la route Europe-Amérique du Nord, l'offre de tonnage a été amputée de 25 %, cette dernière ne représentant toutefois que 30 % de la capacité des deux autres principales routes Est-Ouest.

Cette réaction rapide des opérateurs face à la crise a évité l'effondrement total des taux de fret et a permis de limiter dans une certaine mesure les pertes d'exploitation même si celles-ci sont restées très importantes. Cette discipline inhabituelle montrée par les opérateurs est d'autant plus paradoxale qu'elle correspondait dans le temps à la fin du système confédéral.

- Croissance de la taille des navires

L'année 2009 a vu une accélération de la taille moyenne des navires porte conteneurs. Il convient de rappeler que la croissance de la taille moyenne des navires est une donnée fondamentale du transport conteneurisé. D'une capacité unitaire d'environ 1 000 evp à la fin des années 60, la taille des porte-conteneurs n'a cessé de croître depuis : les premières unités dont la taille excédait les dimensions des écluses de Panama ont été lancées à la fin des années 80 avec des navires d'environ 4 500 evp et la barre de 10 000 evp a été franchie en 2006 avec la livraison du *Emma Maersk* d'une capacité de plus de 14 000 evp. Les navires de plus de 10 000 EVP représentent aujourd'hui plus de la moitié du carnet de commandes en termes de capacité de transport. Une partie d'entre eux (dont la série des *Emma Maersk*) ne pourra pas franchir les nouvelles écluses de Panama, prévues être opérationnelles en 2015



BRS-Alphaliner

Seuls quelques ports en Europe, en Amérique du Nord et en Asie sont capables d'accueillir ces navires. Les rotations mises en place avec ces derniers impliquent donc la réduction du nombre

des ports desservis et le relais de services secondaires (de *feeder*) sur les ports de deuxième rang. Les armateurs ont progressivement mis en place de véritables plateformes de transbordement régionales dont la fonction est de servir de point d'éclatement de multiples services intercontinentaux. Ces plateformes n'ont bien souvent pas ou très peu d'arrière pays (*hinterland*) capable de générer ou d'absorber du fret, elles sont quasi exclusivement des outils logistiques au service de la productivité des armateurs de ligne régulière. (Ex. Gioia Tauro et Algésiras pour AP Moller, Malte et Tanger pour CMA CGM,..). Le contrôle de ces outils est devenu un élément clé de la stratégie des grands armateurs.

Etat de la flotte

Au 31 Décembre 2009, la flotte cellularisée comptait 4 719 navires totalisant 13 057 000 evp, en augmentation de 5,6 % par rapport à l'année précédente, soit la plus faible progression enregistrée depuis 10 ans. Pour mémoire, au 1^{er} janvier 2000, la flotte de navires porte conteneurs comprenait 2615 navires pour une capacité de 4 528 000 evp. La flotte a donc doublé en nombre et triplé en capacité en 10 ans, le taux moyen de croissance ayant été supérieur à 10 % sur la période. Ces chiffres impressionnants illustrent le formidable développement du transport conteneurisé avec la mondialisation des échanges et la place toujours plus grande prise par la Chine dans ceux-ci.

Cette évolution de la flotte à la fois quantitative (nombre de navires) et qualitative (taille des navires) est une caractéristique importante du transport conteneurisé. Il est difficile de prévoir aujourd'hui si cette croissance de la taille des navires va se poursuivre ou si l'on a atteint une taille maximum de ceux-ci.

Du fait des reports de livraisons, seuls 269 navires pour 1 071 000 evp (soit 4 000 evp/navire) ont été livrés en 2009. Les armateurs ont en effet utilisés tous les moyens à leur disposition pour négocier avec les chantiers le report dans le temps des livraisons des navires commandés. Ces négociations avec les chantiers navals ont aussi eu pour objet d'annuler ou de transformer en vraquiers ou pétroliers les navires commandés les années précédentes pour livraison en 2010 et 2011 et dont la construction était moins avancée.

Parallèlement à ces mesures quantitatives, les opérateurs ont procédé à une révision qualitative de leur flotte en privilégiant leurs navires les plus gros et les plus modernes dans la refonte de leurs services Est/Ouest, en particulier les navires de

plus de 10 000 evp qui avaient été commandés massivement en 2007 et 2008 (Il convient d'ailleurs de noter que ces navires ne peuvent être utilisés que sur les routes entre l'Asie et l'Europe) et en transférant les navires plus petits sur les services Nord/Sud, ces différents mouvements permettant de rationaliser et de concentrer les dessertes sur les routes principales.

Autre fait marquant, seules deux commandes de navires cellularisés de 1 060 evp ont été enregistrées en 2009, ce qui ne s'était pas vu depuis la précédente crise à la fin des années 90. De plus, ces commandes ont été les seules passées en 15 mois depuis le début de la crise financière. Dans le même temps, 350 000 evp ont été retirés du carnet de commandes suite à des annulations ou des conversions de commandes de porte-conteneurs en d'autres types de navires, vraquiers ou pétroliers. Le carnet de commandes est tombé à 4 720 000 evp au 1er janvier 2010, soit 36 % de la flotte en service. Cette baisse est très significative par rapport au niveau historique atteint à la fin du 1^{er} semestre 2008 avec 7 100 000 evp, lorsque le carnet de commandes atteignait 60 % de la flotte en service suite aux commandes massives de navires de 10 000 à 14 000 evp passées dans l'euphorie générale par tous les grands armateurs.

Le fait significatif est que ce carnet de commandes est très déséquilibré en faveur des navires de plus de 4 000 evp, qui en représentent 90 % en capacité. Les commandes de navires de plus de 4 000 evp représentent 55 % de la capacité de la flotte en service, alors que les navires de tailles inférieures n'en représentent que 9 %.

L'afflux de grands navires a des conséquences directes sur la structure du marché. La croissance rapide de la flotte des navires de plus de 9 000 evp a provoqué une accélération de la concentration des services, en particulier sur les routes reliant l'Extrême-Orient à l'Europe du Nord. Ces navires permettent de réaliser des économies d'échelle et d'abaisser le coût de la cellule, notamment lorsque le prix des soutes est élevé.

Les opérateurs, surpris par l'ampleur du retournement de la conjoncture en 2009, ont vivement réagi face à la croissance inquiétante du nombre de navires neufs de plus de 9 000 evp (VLCS) inemployés durant les trois premiers mois de l'année. Ils ont donc réorganisé leurs services afin d'améliorer les taux de remplissage, tout en utilisant les navires les plus grands à leur disposition. Le nombre de VLCS immobilisés est ainsi tombé de 24 unités au mois de mars à une

demi-douzaine au mois de juin. En employant au maximum leurs plus grands navires, les opérateurs bénéficient ainsi d'économies d'échelle, dont l'effet croît avec la hausse du prix des soutes. Les opérateurs disposant d'importantes flottes de VLCS et ULCS (14 000 evp) ont ainsi pu mieux résister aux effets de la crise, alors que les compagnies de taille moyenne n'ayant pas la possibilité de mettre en ligne des flottes homogènes de grands navires, ont subi tous les effets de celle-ci. Le contre-exemple de cette démonstration est cependant Evergreen, qui avait fait le choix de ne pas commander de navires de plus de 8 000 evp ni de passer de commandes massives, et a en conséquence limité ses pertes au prix d'une forte érosion de ses parts de marché.

Phénomène exceptionnel, en 2009 204 navires pour 380 000 evp ont été démolis (en 2008, 85 000 evp seulement avaient été démolis (dont 52 000 durant le 4^{ème} trimestre). L'année 2009 aura décidément été une année de rupture, puisque une des caractéristiques des navires porte-conteneurs étant leur longévité et la demande ayant pratiquement été constante depuis leur lancement, le niveau des démolitions était traditionnellement extrêmement faible, ne représentant qu'un pourcentage infime des arrivées de navires neufs.

Ces retraits du marché ont encore renforcé le caractère juvénile de la flotte de portes-conteneurs dont la moyenne d'âge est de 10 ans et seulement de 7,7 ans si on rapporte la moyenne à la capacité (les navires les plus récents étant aussi les plus gros)

Stratégies face à la crise

Devant l'ampleur de la crise, les opérateurs de lignes conteneurisées ont réagi très rapidement en prenant diverses mesures d'économie :

- Baisse de la capacité mise en ligne et rationalisation des services : en procédant à des accords de partage de capacité avec leurs concurrents, les opérateurs ont pu conserver des services équivalents tout en retirant des navires et en assurant des taux de remplissage améliorés
- Mise de navires à la chaîne et retour des navires affrétés : Tandis qu'ils rendaient massivement à leurs propriétaires les navires affrétés en fin de charte, les principaux opérateurs maritimes ont pris la décision de mettre à la chaîne leurs navires en propriété inutilisés (ce qui ne

s'était pratiquement jamais vu pour des porte-conteneurs), afin de limiter la capacité disponible. En décembre 2009, 533 navires porte conteneurs étaient inemployés, représentant 11,7 % de la capacité totale active. Les armateurs n'opérant pas leurs navires eux-mêmes ont été particulièrement pénalisés par cette situation, les navires leur étant rendus en priorité sans espoir pour eux de trouver d'autres emplois pour ceux-ci.

- Passage par le Cap au lieu de Suez : Dans leur recherche d'économies, les opérateurs ont aussi durant l'année 2009 fait passer par le Cap certaines lignes entre l'Asie et l'Europe, évitant ainsi le canal de Suez au prix d'un rallongement du temps de transit de plus d'une semaine. Cette mesure avait en fait pour but réel de modérer les ambitions des autorités du canal en termes d'augmentation de la redevance. Une fois le message compris, les navires ont retrouvé leurs routes normales. ...
- Exploitation à vitesse réduite ou « slow steaming » : Cette mesure, très médiatisée par les opérateurs, a permis d'une part de réduire le nombre de navires inemployés, plus de navires étant nécessaires pour accomplir une même rotation (par exemple, 9 ou 10 navires entre l'Asie et l'Europe au lieu de 8) et de diminuer la consommation moyenne (celle-ci étant exponentielle par rapport à la vitesse du navire) et les émissions de CO². Elle n'est cependant pas sans risque pour les appareils de propulsion des navires qui sont conçus pour une certaine vitesse et s'encrassent lorsqu'ils sont utilisés à une fraction de leur puissance nominale (sauf pour les moteurs très récents pourvus d'une gestion électronique individuelle des cylindres).

L'ensemble des mesures ci-dessus a eu pour conséquence de faire baisser la capacité sur les trois principales routes Est-Ouest de près de 24 % en la faisant passer de 916 000 evp à 700 000 evp par semaine entre Août 2008 où la capacité offerte avait atteint son maximum et la fin 2009.

Les baisses de capacité ont été les plus fortes sur les liaisons Asie-Méditerranée-Europe et transatlantique qui ont enregistré une chute de 25 %, contre 21 % pour la route Asie-Amérique du Nord.

Situation financière des compagnies

Alors que 2008 avait été l'année des records pour les résultats des compagnies de ligne, 2009 a vu une dégradation sans équivalent de ces mêmes résultats, avec des pertes estimées à 20 milliards de US\$ pour l'ensemble des opérateurs du fait de la chute simultanée des taux de fret et des volumes transportés. Quoique aucune faillite d'un armement important n'ait eu lieu jusqu'à présent, tous les opérateurs ont été durement touchés par la crise et ont du prendre des mesures de sauvegarde. Les grands acteurs du marché n'ont pas été épargnés, Maersk Line ayant enregistré une perte de 2,1 milliards de US\$ et CMA/CGM de 1,3 milliards de US\$.

Capacités evp et parts de marché des principaux opérateurs de ligne régulière				
	1er janvier 2009		09-mars-10	
Maersk	2 029 142	15,6%	2 055 256	14,9%
MSC	1 468 982	11,3%	1 538 787	11,2%
CMA CGM	985 351	7,6%	1 046 181	7,6%
APL	482 702	3,7%	556 546	4,0%
Evergreen	622 805	4,8%	554 316	4,0%
Hapag Lloyd	495 681	3,8%	518 034	3,8%
COSCO	489 440	3,8%	452 406	3,3%
CSCL	446 678	3,4%	436 446	3,2%
Hanjin	368 825	2,8%	427 878	3,1%
NYK	424 126	3,3%	393 565	2,9%

Source : AXS Alphaliner

Les 3 « méga carriers » (Maersk Line, MSC et CMA/CGM) étaient en effet en phase de croissance et la baisse des revenus les a frappé de plein fouet alors que leur programme de commandes de navires était à son maximum.

Le poids de ces commandes est sans doute le facteur le plus inquiétant dans le proche avenir. En effet, celles-ci ont été passées alors que les prix des navires étaient au plus haut, et la crise a fait chuter de moitié la valeur de ceux-ci en 2009. Les armateurs doivent donc faire face à un endettement massif pour des actifs qui se sont considérablement dépréciés et face à des banques dont la frilosité a été amplifiée par leurs propres revers. La clause « loan to value » présente dans de nombreux contrats de prêts et qui stipule que les actifs assujettis doivent être réévalués chaque année en fonction de leur valeur réelle (le prix de marché), représente en particulier une véritable épée de Damoclès pour les armateurs, le prix des porte-conteneurs ayant été divisé par 2 entre 2008 et 2009.

La situation est particulièrement préoccupante pour les armateurs non opérateurs (principalement les KG allemands, qui ont vu revenir leurs navires frétés sans espoir de réemploi immédiat, ou alors à des taux de charte ne couvrant pas leurs coûts et dont les navires commandés en spéculation risquent de ne pas trouver d'utilisation dans les années à venir.

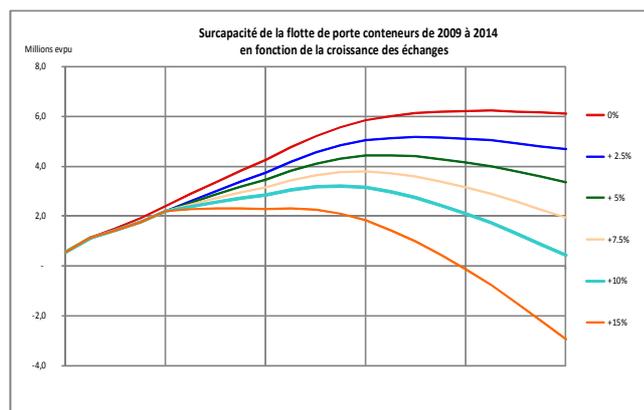
Perspectives à moyen terme

La crise a été brutale mais son évolution risque de s'inscrire dans la durée. En effet la crise économique et financière mondiale s'est surajoutée à un afflux massif de tonnage qui aurait posé problème de toute façon, les armateurs ayant tablé sur un taux de croissance de la demande de 15 % par an sur le moyen terme. Les mesures prises par les opérateurs et le retour de la croissance des exportations chinoises au dernier trimestre 2009 ont permis de faire revenir les taux de fret à un niveau proche de celui de 2008, donnant un ballon d'oxygène aux trésoreries exsangues des compagnies. La conjoncture reste cependant fragile et la reprise économique tarde à se manifester, en particulier aux Etats-Unis.

Les résultats des opérateurs et des armateurs de porte-conteneurs risquent d'être durablement dégradés par le poids de leurs investissements, la faiblesse des taux d'affrètement et par le coût des navires sans emploi.

La capacité de la flotte de navires porte conteneurs qui augmentait au rythme annuel de 10% depuis le début des années 90 a connu une accélération de sa croissance à partir de 2007 pour atteindre un taux annuel de plus de 14%, afin de répondre à l'augmentation des échanges de biens de consommation, particulièrement en provenance de Chine. Le retournement brutal de la conjoncture fin 2008 a eu pour effet de créer un excédent de capacité de grande ampleur qui prendra du temps à se résorber.

Le graphique ci-après présente les projections de rapport entre l'offre (capacité mise en ligne) et la demande de transport en fonction de différentes hypothèses de croissance de la demande. Un retour à l'équilibre entre offre et demande en 2013 impliquerait une croissance de 15% par an de cette dernière. Dans le cas d'une augmentation annuelle de la demande de 10%, cet équilibre ne serait atteint qu'en 2014.



Source : BRS-Alphaliner

A plus long terme, l'incertitude concernant le prix et la disponibilité du pétrole va représenter une contrainte importante pour le transport maritime de ligne. Le développement du transport de conteneurs a été jusqu'à présent en effet non seulement caractérisé par l'augmentation de la taille des navires, mais aussi par l'accroissement constant de la vitesse de ceux-ci. En cas d'augmentation importante du coût du combustible sur le long terme, toute la logique de desserte des lignes maritimes doit être repensée, comme l'a démontré la situation créée par le doublement du prix du combustible au 2^{ème} trimestre 2008, qui avait contraint les opérateurs maritimes à prendre des mesures d'urgence (diminution la vitesse des navires, suppression d'escapes, augmentation du nombre de navires etc).

L'augmentation prévisible du coût du combustible au fur et à mesure de la diminution des ressources disponibles représente donc un challenge important pour la pertinence du modèle économique mis en place par tous les grands armateurs de ligne maritime. La réponse actuellement apportée par les opérateurs avec la mise en place de services à vitesse réduite est elle une mesure purement conjoncturelle ou est elle destinée à s'inscrire dans le long terme ? Le débat n'est pas tranché, les chargeurs ayant aussi leur mot à dire, le ralentissement des navires ayant pour conséquence une augmentation des stocks flottants et donc du cout des marchandises transportées.

7 – LE TRANSPORT ROULIER

7.1 Etat du marché

Le marché du transport roulier ne peut se comparer avec celui du conteneur, dans la mesure où ce type de transport a pratiquement disparu des routes intercontinentales face à la concurrence du conteneur. Cette concurrence s'est tout d'abord fait sentir sur les routes longues, notamment sur les trafics transatlantiques où les rouliers, très présents dans les années 80 et 90 ont pratiquement disparu pour laisser la place à des services entièrement conteneurisés. Les porte-conteneurs étant beaucoup moins cher à l'achat à capacité égale, et plus économiques à exploiter, l'avantage en termes de manutention, offert par le roulage, a été largement compensé par les taux de fret plus bas proposés par les services conteneurisés. De plus, le développement des services conteneurisés permettant d'offrir des fréquences de plus en plus soutenues, a donné aux chargeurs une souplesse plus grande et la mise en place d'une logistique à flux tendu.

Les services rouliers se sont progressivement repliés sur des lignes à courte ou moyenne distance, particulièrement dans la zone européenne, limitant de ce fait le bénéfice que le secteur a pu tirer du boom des échanges intercontinentaux ces dernières années.

La concurrence des services conteneurisés s'exerce cependant de plus en plus sur les liaisons courtes, où les lignes conteneurs peuvent offrir une qualité de service quasi équivalente aux services rouliers mais à un coût bien moindre.

La montée rapide du prix des soutes a aussi défavorisé les navires rouliers, notamment sur les liaisons courtes ou moyennes sur lesquelles le poste carburant est très important du fait de la vitesse élevée nécessaire pour maintenir des services compétitifs face à la route.

Cette pression constante sur les revenus n'avait pas incité les armateurs à renouveler leurs flottes qui souffraient depuis plusieurs années d'un déficit de tonnage moderne. Les navires commandés en 2007 et 2008 pour faire face au vieillissement de la flotte sont malheureusement arrivés sur le marché au plus fort de la crise en 2009, ce qui a posé problème pour leur trouver un emploi et a fait chuter les taux d'affrètement. En contrepartie, les navires anciens, généralement plus petits et avec un rapport performance/consommation moins favorable, ont pu ainsi partir à la démolition.

Par ailleurs, le développement des autoroutes de la mer a été ralenti en 2009 par la crise financière et économique qui a obligé les armateurs à reporter

certaines de leurs projets prêts d'aboutir malgré les efforts faits par les Etats, l'Union Européenne et certains ports pour les aider à démarrer. Ce transfert modal de la route vers la mer reste plus que jamais souhaitable et devrait participer à la relance du transport roulier en Europe mais il faudra encore attendre plusieurs années avant de voir ces projets prendre une ampleur significative.

Le marché des navires rouliers reste donc plus que jamais fragile et seuls des groupes d'envergure européenne disposant de flottes importantes ou des opérateurs spécialisés sur des « niches » très particulières sont susceptibles aujourd'hui de se développer de façon significative. En 2009, leur stratégie a été de rationaliser et de réorganiser le déploiement de leurs flottes : les routes les moins profitables ou déficitaires ont été fermées et les services ont été dégradés.

7.2 Structure de la flotte

La structure de la flotte de navires rouliers est fragmentée en plusieurs catégories de navires dont les principales sont :

- Les navires pur RoRo : cette flotte est composée de 550 unités d'un tonnage moyen de 8.200 TPL et de 22,5 années d'âge moyen.
- Les navires RoRo/LoLo ou Conro (capables de charger les marchandises par roulage ou en manutention verticale) : 76 unités d'un tonnage moyen de 18.400 TPL et de 24 années d'âge moyen. Il s'agit donc de navires de grande taille et destinés aux services intercontinentaux, en général nord/sud. C'est une flotte vieillissante dont le renouvellement n'est assuré que par quelques armateurs spécialisés (Delmas, Grimaldi).
- Situés à part, car ne participant pas en général aux services de ligne, les Pure Car Carrier (PCC): cette flotte très spécialisée dans le transport de véhicules neufs est composée de 775 unités d'un tonnage moyen de 14.460 TPL / 4.100 VL et de 15 années d'âge moyen. Elle a connu un taux de renouvellement important malgré la crise que traverse l'industrie automobile depuis plusieurs années, 37% de la capacité de la flotte ayant moins de 5 ans.

Dans le contexte de crise que traversait le transport roulier en 2009, les livraisons de navires neufs (hors PCC) ont dû être révisées à la baisse : sur les 30 navires dont la livraison devait intervenir cette année, seuls 10 ont effectivement été mis en service. Neuf navires ont été repoussés à 2010 et le reste a été annulé.

Les commandes de navires neufs ont évidemment aussi souffert de la conjoncture, et seuls 5 navires ont été commandés en 2009 (dont 4 par le même armateur, Messina), contre 30 en 2008.

Par contre les démolitions se sont accélérées, avec 33 navires vendus à cet effet contre 16 en 2008. Comme il a été dit plus haut, les retraits de flotte ont concerné des navires anciens et de petite taille, avec un âge et une taille moyens respectivement de 30,6 ans et de 1 100 ml

Une des spécificités du transport roulier de marchandises est qu'il peut être effectué soit par des navires purs RoRos, soit par des navires mixtes, passagers/véhicules ou RoPax. Dans le premier cas, il s'agit de transporter des remorques non accompagnées, alors que dans le deuxième il est possible de transporter soit des camions accompagnés de leur chauffeur, soit des remorques non accompagnées. En Europe les 2 méthodes coexistent et il est difficile laquelle l'emportera, tant les opinions sont divergentes sur le sujet. En tout état de cause, le débat a rebondi fin 2009 avec l'annonce de l'ouverture d'une autoroute de la mer entre Montoir et Gijón par LDA et Grimaldi en employant des navires Ropax, là où des navires RoRos avaient été initialement prévus.

8 – LE SECTEUR DE LA CROISIÈRE

Perspectives générales

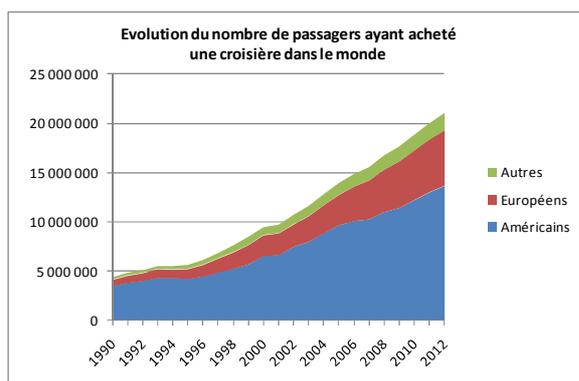
Après une croissance continue à plus de 8% sur les 15 dernières années, l'année 2009 a marqué un infléchissement de tendance. Néanmoins le secteur a beaucoup moins souffert que le reste des marchés du transport maritime.

Le marché de la croisière est décorrélé des autres secteurs du transport maritime et se rapproche plus spécifiquement des marchés du tourisme et des loisirs.

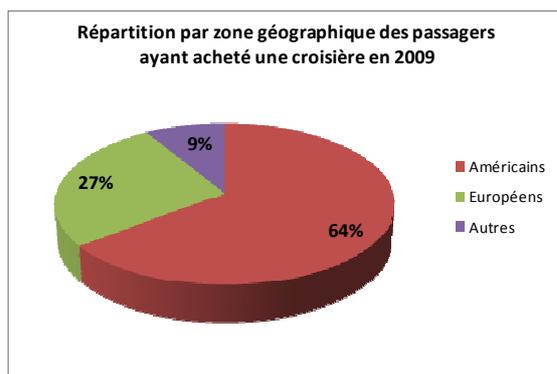
La mise en service des navires « méga » a élargi le champ de la clientèle et a permis d'offrir des croisières à un coût moindre.

La demande de croisière

Le nombre de passagers croisiéristes s'est accru de 2.6% pour atteindre 19,5 millions de passagers au niveau mondial.



Dans le même temps, la répartition géographique des passagers est restée sensiblement la même avec la zone Amérique qui absorbe près des 2/3 de la demande. Néanmoins, la zone Europe continue sa progression et son dynamisme ne se dément pas. Le secteur de la croisière en Europe semble ne pas encore avoir atteint sa maturité. La marge de progression dans certains pays dont la France semble élevée.



En analysant spécifiquement chacun des marchés, les grandes tendances suivantes ressortent

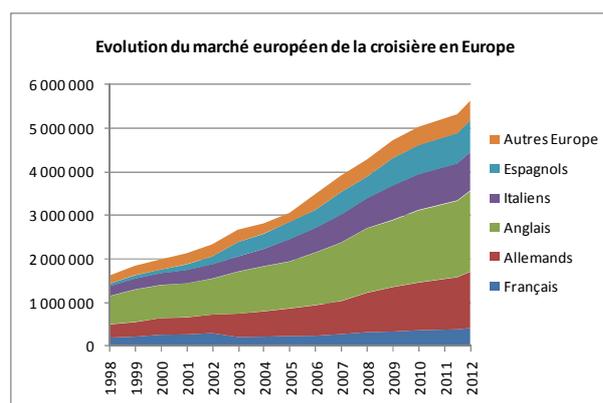
Caraïbes

Le marché Caribéen reste le principal marché mondial. Néanmoins, l'année 2009 et notamment l'hiver a marqué une surcapacité. Pour l'année 2010, la capacité semble être excédentaire ce qui devrait maintenir la pression sur les prix.

Méditerranée

Le marché Méditerranéen est constitué d'un nombre élevé de ports avec des infrastructures dédiées en France, Italie, Espagne, Turquie, Grèce notamment.

Les navires sont exploités sur des périodes de plus en plus longues et les opérateurs cherchent à lisser leur activité hors pics saisonniers avec des rabais et des croisières thématiques.



Les acteurs du marché de la croisière

MSC Croisières, dernier entrant dans le domaine de la croisière, continue sa percée sur le marché méditerranéen.

Les 3 principaux groupes continuent de truster plus de 75% du marché. La tendance à la concentration et au rachat s'est atténuée, le marché semble avoir atteint sa maturité et son équilibre des forces.

Le « big three » représente quasiment 350 000 lits bas

PARTS DE MARCHÉ DES COMPAGNIES DE CROISIÈRE

(nb couchettes)	En service	% serv.	En commande	% serv.
Carnival	188 100	47%	22 796	46%
RCCL	85 782	21%	13 964	28%
Genting-NCL	28 970	7%	4 200	8%
MSC	23 986	6%	3 502	7%
Louis Cruises	10 440	3%	-	0%
Autres	74 199	18%	8 692	18%
Total	402 799	100%	49 652	100%

Source: BRS Mars 2010

Carnival

Carnival regroupe 11 opérateurs dont les principaux sont Carnival Cruise Lines, Costa Croisières et Princess Cruises. A noter qu'Ocean Village va cesser ses activités.

Le groupe Carnival représente plus de 200 000 lits bas (et 104 navires) en légère progression sur l'année 2009.

RCCL

Le portefeuille de Royal Caribbean International intègre 7 opérateurs dont Royal Caribbean et Celebrity Cruises pour un total avoisinant les 100 000 lits bas (46 navires).

MSC Croisières

MSC Croisières continue sa croissance pour atteindre une capacité de quasiment 24000 lits. La compagnie italo-suisse est en passe à court/moyen terme d'intégrer le « Big three ».

Louis Cruises

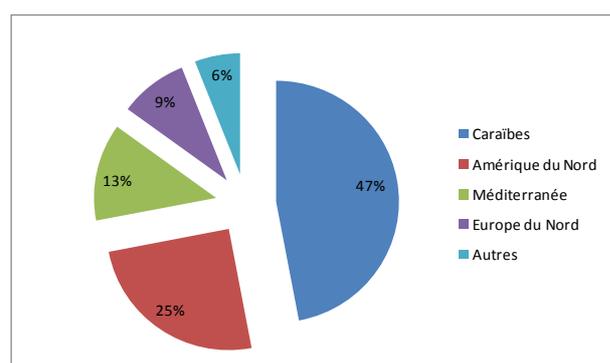
Louis Croisières maintient un positionnement sur des niches de marché en Méditerranée (notamment les Iles Grecques...).

L'évolution de la flotte

Le nombre total de navires de croisière à fin 2009 est de 440. La recherche d'économies d'échelle a poussé les amateurs d'opter pour des navires de type « post-panamax ». L'exemple du « Oasis of the seas » livré courant 2009 illustre cette nouvelle génération de navires.

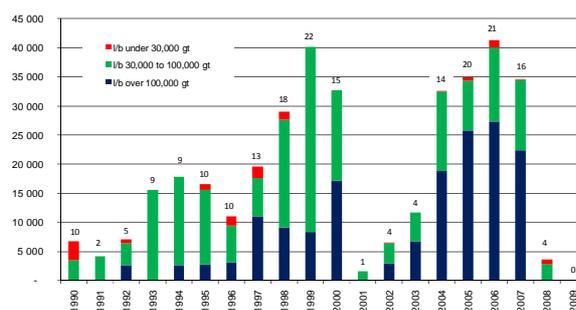
La flotte non active a fortement progressé (+50% en tonnage comparé à 2008) pour absorber un relatif ralentissement de la demande.

Capacités offertes par zone géographique



La crise du crédit a induit comme dans les autres secteurs une baisse significative des commandes, ainsi seuls 2 navires ont été commandés en 2009. Néanmoins, si l'augmentation du nombre de passagers se maintient au niveau des 10 dernières années à environ 7%, plus de 30 nouveaux navires seront nécessaires. Actuellement 22 navires sont en commande.

Evolution du carnet de commandes



La construction navale

Les commandes de 2009 ont été historiquement basses avec seulement 2 navires commandés.

La construction navale de navires de croisière est regroupée dans les mains de 3 chantiers :

- STX
- Meyer Werft
- Fincantieri

Au niveau des carnets de commande, Fincantieri reste leader avec 12 navires devant Meyer avec 8 navires et STX avec 3 navires.

Les livraisons

Carnival et RCCL ont misé sur la croisière de masse et les économies d'échelle que pouvaient présenter les navires de plus 3000 passagers.

Une part non négligeable des navires actuellement en commande rentre fait partie de la catégorie des navires de plus de 3000 pax mais ces navires ne seront pas la norme en tout cas à brève échéance.

9 – LA DEMOLITION ET LE DESARMEMENT DES NAVIRES

Vue d'ensemble du marché

La démolition est l'une des variables essentielles de l'équilibre entre l'offre et la demande sur la plupart des marchés du transport maritime. C'est un marché à part entière qui, tout en étant intimement lié aux évolutions du marché du transport maritime, répond à ses propres logiques. Son rôle sera particulièrement crucial dans les années à venir compte tenu des potentielles surcapacités qui pourraient se manifester dans nombre de marchés.

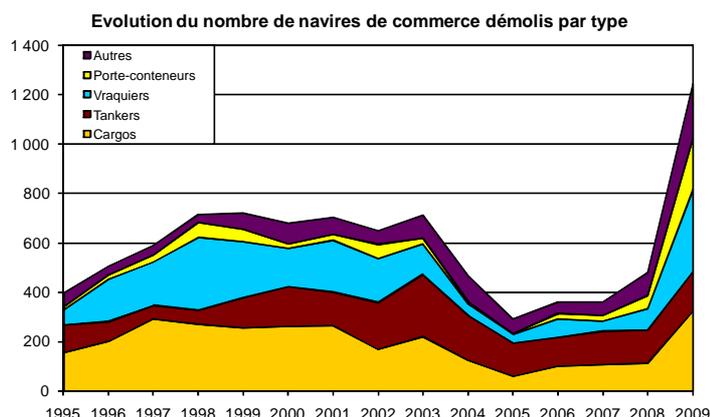
Son évolution reste néanmoins conditionnée par des données structurelles de la flotte. Ainsi, elle aura un rôle particulièrement important dans les secteurs du vrac sec et du vrac liquide où il existe de nombreuses unités relativement âgées. Si la flotte de porte-conteneur offre moins d'opportunité compte tenu de son âge plus récent, elle a récemment fait l'objet de ses premières démolitions massives suite à la crise.

La période faste du transport maritime à partir de 2003 jusqu'au début de la crise économique, avait rendu le recours à cette pratique assez peu attractive. Le manque de navires sur les marchés avait poussé les armateurs à conserver leurs navires âgés qui parvenait relativement facilement à trouver une rentabilité sur les marchés.

Mais suite à la chute spectaculaire des taux de fret à la fin de l'année 2008 sur l'ensemble des marchés, certains secteurs ont atteints des niveaux de revenus qui ne permettait même pas la couverture des frais d'exploitation. Cette situation a rendu à nouveau attractive le recours à la démolition pour de nombreux armateurs, d'autant plus que les impressionnants carnets de commandes ne laissaient pas beaucoup d'espoirs d'un retour durable aux taux de fret antérieur.

Pour de nombreux armateurs, l'arbitrage a alors basculé en faveur d'un gain immédiat pour des navires dont la valeur commerciale était faible. Les démolitions ont alors connu un bond significatif. L'année 2009 a été une année record en terme de volume puisque 35,2 millions de tpl ont fait l'objet d'une démolition. Cependant, tout aussi important qu'il soit, ce volume détruit ne représente que 31% des capacités entrées en service cette même année. C'est certes beaucoup plus que la période précédente (ce ratio était de 7,6% en 2007), mais encore assez éloigné de chiffres que nous avons

pu connaître à la fin des années 1990 (plus de 75% en 1998 et 1999).



L'Inde et l'Asie se sont progressivement imposées comme les deux principales zones de démolition des navires au cours des années 80 et 90. Les chantiers de démolition européens, surtout actifs en Espagne jusqu'à la fin des années 90, ont pratiquement tous disparus sauf quelques sites, souvent spécialisés dans les navires de petites taille ou les bateaux de pêche. Seule la Turquie conserve encore des capacités significatives de démolition en activité. Ce pays est d'ailleurs parvenu à conserver ses parts de marchés suite au regain d'activité dans le secteur. Avec 79 navires démolis en 2009 pour 600 000 tpl, il s'agit de la plus forte activité de la décennie pour les chantiers turcs.

L'Inde représente plus de 35 % du marché de la démolition. Son principal site de démolition se trouve à Alang dans l'Etat du Gujarat.

Le Bangladesh dispose d'une trentaine de sites de démolition, principalement situé à proximité de la ville de Chittagong et qui sont spécialisés dans les pétroliers de forts tonnages. Ce positionnement sur le segment des grands navires rend sa part de marché plus fluctuante, aux environ de 30%. En termes de tonnage, il s'agit par contre du premier pays de la démolition.

Le Pakistan est également présent sur ce marché avec des volumes qui, bien qu'ayant profité du nouveau recours à la démolition, reste relativement limité avec une part de marché inférieure à 8%.

La Chine semblait avoir quelques peu abandonnée cette activité pour se concentrer sur la construction navale. Le nombre de navires démolis dans ses chantiers avait fortement chuté au milieu des années 2000, pour se limiter à une trentaine d'unités. L'année 2009 aura inversé la tendance. Les commandes de démolition ont été de 345

unités et ce pays s'est hissé momentanément au second rang mondial pour cette activité devant le Bangladesh, témoignant de sa capacité à réagir aux évolutions du marché. A la différence du sous-continent indien, ces chantiers sont souvent plus mécanisés et donc offrent de meilleures conditions de sécurité.



L'évolution du prix moyen à la démolition a directement réagi aux événements marquant du transport maritime. Lorsque les taux de fret étaient en plein essor, les chantiers ont été confrontés à de grandes difficultés pour rendre leurs services attractifs et ont par conséquent été obligés d'offrir des rémunérations particulièrement avantageuses pour les armateurs. Le retournement de la situation a eu un effet parallèle sur les prix à la démolition : ceux-ci ont très fortement chuté en 2009.

Les moteurs de la démolition

Le choix du recours à la démolition résulte pour l'armateur d'un arbitrage entre les revenus espérés de l'exploitation et ceux résultant de la démolition.

Les revenus de l'exploitation seront directement liés à l'environnement économique du secteur mais également à l'obsolescence technique. En effet, les navires plus âgés sont généralement moins bien adaptés à l'exploitation commerciale, font l'objet d'une maintenance coûteuse en immobilisation et financièrement et ont généralement des consommations de combustibles plus importantes.

Un navire devient « candidat » à la démolition pour deux motifs principaux, son obsolescence technique et les conditions économiques du marché.

Analysons tout d'abord les conditions économiques. Un navire ancien est un navire plus difficile à exploiter, car moins adapté aux besoins

des affréteurs ; consommant davantage de fuel ; nécessitant davantage d'arrêts techniques, mais qui a l'avantage d'être la plupart du temps entièrement amorti. Ces navires sont généralement employés sur le marché « spot » et rarement attachés à des chartes de long terme.

L'armateur propriétaire d'un navire en fin de vie fera donc l'arbitrage entre ce qu'il peut obtenir sur le marché à court terme (revenu net tiré du navire) et la valeur de la tonne de poids léger de son navire à la démolition. Ainsi les navires en âge d'être démolis peuvent, en fonction du niveau des frets, voir leur durée de vie prolongée ou rapidement écourtée.

L'obsolescence technique d'un navire s'évalue en général lors de ses visites techniques, tous les 5 ans ou tous les 2 ans ½ pour les pétroliers anciens. Elle s'estime en fonction du montant des travaux à réaliser pour que le navire conserve sa « classe » et sa valeur intrinsèque et commerciale.

La convention de Hong Kong

La démolition navale a souvent eu mauvaise presse du fait de son caractère potentiellement dommageable sur le plan environnemental et humain. La situation parfois décrite dans les chantiers du sous-continent indien montre une activité hautement dangereuse pour les salariés et dévastatrice pour l'environnement.

L'application de la convention de Bâle sur les échanges de déchets dangereux peine à s'appliquer aux navires. Le Ban Amendement qui devait interdire l'exportation de déchets hors de l'OCDE n'est jamais entré en vigueur et les Etats du sous-continent indien ne l'ont jamais signé. Ainsi, certains armateurs peuvent par le biais d'un changement de pavillon obtenir les autorisations nécessaires pour le transfert de leurs navires à la démolition.

Pour remédier à cette situation, le 15 mai 2009 a été adoptée la convention de Hong Kong au sein de l'OMI visant à l'encadrement de l'activité de la démolition pour la rendre plus vertueuse sur le plan social et environnemental. Ces mesures sont aussi bien liées au navire (conception, entretien, etc.) qu'au chantier lui-même.

Néanmoins, cette nouvelle réglementation reste relativement peu contraignante puisque la responsabilité est assumée par l'Etat du pavillon et non par l'armement. De plus, les retours en provenance des chantiers indiens, bengalis et pakistanais indiquent que ceux-ci font de multiples

pressions pour qu'une lecture laxistes de ces textes soient retenues dans leur pays respectifs. Il est d'ailleurs permis de douter de la capacité de ces chantiers, qui reposent sur des techniques peu avancées, de se mettre à jour des nouvelles normes.

Perspectives de la démolition

La poursuite d'une activité soutenue de la démolition semble inéluctable. Les années fastes du transport maritime ont entraîné la prolongation de vie d'un nombre relativement important de navires que la seule année 2009 ne parviendra pas à absorber.

Cette obsolescence technique s'ajoutera à l'arrivée d'un nombre important de navires neufs actuellement en construction et dont la mise en service pèse d'ores et déjà sur le niveau des frets.

Dans certains segments de la flotte (vraquiers Handysize ou petits pétroliers) les générations de navires construits dans les années 70 sont encore très nombreuses et apporteront leur flot de candidats à la démolition durant les prochaines années.

Cette accélération, inéluctable, de la démolition risque de faire face à une pénurie de chantiers en mesure de répondre à cette demande en application des nouvelles règles environnementales concernant le traitement des métaux lourds et de l'amiante.

10 – LE SECTEUR PORTUAIRE

A l'instar du transport maritime, le monde portuaire a connu une phase d'expansion dans les années 2000 avant d'être durement frappé par la crise à la fin de la décennie. A l'image d'une économie mondiale tirée par la croissance asiatique, les places fortes portuaires semblent s'être durablement installées dans les grands ports du sud est asiatique et de la Chine en particulier qui a été en mesure de multiplier ses investissements pour permettre une croissance économique reposant largement sur sa façade maritime et sa capacité à exporter des produits manufacturés mais également de plus en plus à importer des matières premières.

Mais ce dynamisme des échanges asiatiques a également avivé une nouvelle concurrence entre les ports à l'autre bout de la route commerciale qui ont cherché à capter ces trafics potentiels pour leurs développements.

10.1 Vrac sec

Les principaux ports d'exportation de fer australien sont Dampier et Port Hedland. Se trouvant sur la côte Nord Ouest de l'Australie, dans l'Etat d'Australie occidentale, ces ports particulièrement isolés sont reliés par d'immenses lignes de chemin de fer aux plusieurs mines dont les principales sont respectivement Tom Price (Rio Tinto) et Newman (BHP Billinton). Dampier est également un port d'exportation de gaz mais le minerai de fer représente 80% de son trafic soit 112Mt contre 155Mt à Port Hedland. Ce dernier port fait l'objet actuellement de projet de développement qui devrait lui permettre prochainement d'accroître ses capacités d'exportation de 18Mt par an.

Second grand pays d'exportation, le minerai de fer du Brésil transite en premier lieu par le port Tubaro (100Mt). Ce port privé appartient au géant du secteur Vale tout comme le port de Ponta de Madeira situé à l'embouchure de l'Amazone et qui exporte chaque année près de 80 millions de tonnes de fer. Enfin sur la cote Sud du pays, on trouve les terminaux de Guaíba Island et Sepetiba Bay qui ont des exportations atteignant 60Mt. Ces terminaux ont largement participé à la croissance des exportations de minerais brésiliens vers la Chine. Ces derniers terminaux ne disposent pas encore des capacités pour accueillir les plus grand capesize actuellement en service (VLOC).

Les exportations sud africaines sont actuellement réalisées depuis le port de Salhanha Bay au nord du Cap qui exporte environ 35 millions de tonnes

de fer par an. Ce port bénéficie d'excellentes conditions nautiques et dispose d'un tirant d'eau de 23,7m qui lui permet l'accueil de tous les vraquiers actuellement en service.

Les importations européennes dépendent également de Nouadhibou en Mauritanie qui assure l'intégralité des exportations de fer du pays mais dont les restrictions nautiques ne permettent que les escales de small capesize (moins de 120 000 tpl). Environ 20Mt sont également exportées du port canadien de Seven Island au Québec. Ce port réalise actuellement d'important investissement visant à l'augmentation de ses capacités de manutention et l'amélioration de son pré-acheminement.

Enfin, Narvik en Norvège, port d'exportation de la mine de fer suédoise de Kiruna et Gallivare est encore important pour la sidérurgie européenne avec des exportations qui s'élèvent entre 15 et 20 millions de tonnes par an.

10.2 Pétrole et produits pétroliers

Les principales zones de production de pétrole sont le Moyen Orient, l'Afrique de l'Ouest, le Golfe du Mexique, la Mer du Nord et la Russie. Dans cette logique, les ports significatifs d'exportation de pétrole sont les suivants :

- Ras Tanura (Arabie saoudite)
- Forcados (Nigeria)
- Loop (Golfe du Mexique)
- Sullom Voe (Mer du Nord)
- Kozmino (Russie)

Les principaux terminaux d'exportation de pétrole sont contrôlés par les plus grandes compagnies pétrolières mondiales. Le port de **Ras Tanura** en est un des exemples les plus significatifs puisqu'il sert de point de sortie à la production d'Aramco la principale compagnie saoudienne. Le terminal est configuré pour l'exportation de pétrole brut et de LPG produits dans les champs pétroliers saoudiens. Au total, 18 quais permettent d'accueillir des navires d'une capacité maximale de 550 000 tpl (VLCC). En outre, le terminal offre des capacités de stockage de plus de 33 millions de barils et un projet de raffinerie devrait voir le jour à court terme. Juaymah constitue l'autre infrastructure portuaire majeure de l'Arabie Saoudite en ce qui concerne les exportations de pétrole.

Le terminal de **Forcados** au Nigéria est l'une des principales infrastructures de l'Afrique de l'Ouest. Il est exploité par le géant pétrolier Shell. Même si les exportations ont souffert de l'instabilité politique dans la région, il reste une référence en ce qui concerne l'exportation de brut dans la région. Le terminal est configuré pour charger

400 000 barils par jour. La route Forcados – Golfe du Mexique est un élément de référence de l'analyse des taux de fret pour les Suezmax.

Le terminal de **Sullom Voe** est aussi un bon élément d'analyse des infrastructures portuaires de la mer du Nord. Il est situé dans un endroit reculé des îles Shetlands. Les volumes de pétrole produits en Mer du Nord sont en décroissance sur les dernières années et une grande partie est acheminée sur le continent européen par pipeline. Ce terminal est néanmoins l'une des principales infrastructures d'exportation de pétrole et de GPL en Europe. Il est utilisé pour le transport des volumes produits par une vingtaine de champs pétroliers off shore (Ecosse et Norvège) ensuite transportés vers les raffineries européennes. Le terminal est opéré par BP et les principaux navires y escalant sont des Handy tankers (des navires jusqu'à 400 000 tpl y ont escalé).

Le **LOOP** (Louisiana Offshore Oil Port) est situé dans le Golfe du Mexique, il constitue la plus importante infrastructure pétrolière portuaire du Golfe du Mexique (Shell en est un des principaux actionnaires). Il est l'un des seuls ports américains capable d'accueillir des VLCCs. Le terminal est organisé autour de 3 balises de déchargement flottantes. Les capacités de stockage sont d'environ 50 millions de barils de pétrole brut. 13% du pétrole étranger importé par les Etats-Unis transite par le LOOP soit 1,2 millions de baril par jour.

Le terminal de **Kozmino** est intéressant d'un point de vue géostratégique et symbolise la volonté de la Russie de profiter de sa façade maritime orientale pour exporter ses produits énergétiques vers la Chine, le Japon et la Corée. La Russie a investi 2 milliards de dollars ce terminal qui est connecté par pipeline avec les champs pétroliers de Sibérie. Rosneft est le principal investisseur dans ce projet.

En ce qui concerne les importations ainsi que les activités de raffinage, Rotterdam et Singapour semblent incontournables.

Rotterdam est un des points d'entrée principaux en Europe en ce qui concerne le pétrole, environ 100 millions de tonnes sont importées chaque année devant Anvers plus de 20 millions de tonnes. 6 raffineries opèrent dans l'enceinte portuaire et le port dispose de plus de 12 millions de m³ de capacité de stockage de brut.

Singapour est le 3^{ème} centre de raffinage le plus important dans le monde, sa capacité de raffinage est de 1.5 millions de barils par jour. Le positionnement géographique de Singapour ainsi

que ses infrastructures en font un acteur incontournable dans la géostratégie liée au pétrole. En 2009, plus de 14000 tankers ont accosté à Singapour soit une capacité de transport théorique totale de 420 millions de tpl.

10.3 Conteneurs

L'organisation portuaire dans le secteur du transport maritime conteneurisé en Europe peut aisément se diviser en 2 zones géographiques.

En Europe du Nord, domine un réseau portuaire organisé autour de ports reposant sur le modèle « gateway » et disposant d'un hinterland important. C'est notamment le cas du port du Havre (hinterland de l'île de France), d'Anvers et Rotterdam (hinterland du bassin du Rhin) et de Hambourg (hinterland de l'Europe de l'Est). Cependant, la stratégie des armateurs a également poussé les armements à faire de ces ports des hubs régionaux. Une part importante du trafic y est transbordée dans le reste de l'Europe du Nord (de l'Atlantique à la Baltique).

Au sud de l'Europe, domine un modèle bien plus segmenté. Les principaux hubs des armements ont souvent la seule vocation de plateforme de transbordement et se distingue par conséquent des ports « gateway ». Le choix de ces ports repose sur des critères géographiques, financiers et de productivité portuaire. Chaque armateur dispose de hub méditerranéen qui lui permet une desserte régionale via le transbordement. Pour CMA-CGM, les hubs sont situés à Marsaxlokk sur l'île de Malte et à Tanger Med. Ce dernier port a une activité en plein essor et sert également à la desserte de la cote Ouest africaine. Il permet ainsi de profiter des économies d'échelle des plus grands porte-conteneurs venant d'Asie vers l'Europe sur ce leg. Tanger Med est également utilisé par les autres armements dans le même cadre. Pour Maersk et MSC, les principaux hubs sont respectivement Algeciras et Valencia en ajoutant le hub commun aux deux compagnies à Gioia Tauro au sud de l'Italie.

Au Moyen Orient, c'est le port de Dubaï qui domine l'activité portuaire au sein du Golfe Persique avec un trafic annuel en 2009 de 11,2 millions d'evp. Le port de Salalah est un important port de transbordement. Situé au sud de la péninsule arabique, au Oman, son activité permet la desserte de la côte est africaine via le transbordement de lignes situés sur l'axe Europe-Asie.

Les 3 grands ports conteneurs asiatiques sont Shanghai, Singapour et Hong Kong qui occupent les 3 premières places du podium mondial en

terme de trafics. Si Hong Kong a perdu ces dernières années sa première place il faut néanmoins noter que sa proximité avec la ville frontalière de Shenzhen et dans une moindre mesure avec le port de Guanzhou reflète sans doute mieux le dynamisme du transport conteneurisé dans cette région. Sur une centaine de kilomètres se trouvent ainsi le 3^{ème}, 4^{ème} et 8^{ème} port mondial en termes de trafic, soit une somme de 57,1 millions d'évp !

De manière générale, la majorité des ports chinois est en plein essor. Si on considère le classement des ports en 2009, 7 des 20 premiers ports conteneurs du monde sont chinois alors que l'on en comptait que 3, 10 ans plus tôt.

L'Amérique du Nord est divisée entre les ports de la cote Ouest américaine dont le trafic a été particulièrement dynamique lors de la dernière décennie grâce aux massives importations provenant d'Asie et une cote Est dominé par des échanges transatlantiques qui ont progressé à un rythme bien moins élevé. Les ports mitoyens de Los Angeles et de Long Beach ont eu un trafic global de 11,9 millions d'évp, ce qui en fait de loin le 1^{er} port américain du conteneur. Relié à un important réseau routier et ferroviaire, il dispose de fait d'un hinterland immense. De tailles plus modestes, les ports d'Oakland et de Vancouver sont également d'importantes portes d'entrée pour le trafic asiatique.

La cote Ouest est toujours dominée par le port historique des Etats-Unis qu'est New York. Avec 5,27 millions d'évp, il reste un grand port conteneur devant le port de Savannah et de Virginie.