

Le secteur maritime en Suède et au Danemark

De précédentes Notes de Synthèse sur la Norvège et la Finlande avaient montré comment de petites nations européennes indépendantes au XX^e siècle s'étaient forgées des places éminentes dans les industries maritimes autour notamment de l'armement et de la construction navale. Le Danemark et la Suède sont en revanche des anciennes puissances du Nord de l'Europe avec une solide culture maritime liée à leur rôle régional en Mer du Nord et en Baltique et appuyée sur un développement économique soutenu. Si la puissance armatoriale des deux pays est remarquable (Maersk, DFDS, Stena...), l'activité portuaire est plus en rapport avec les niveaux de production et de population des deux pays.

Caractéristiques économiques

La Suède dispose d'un grand territoire dont une des plus grandes parties a des caractéristiques de sol et climat peu propices à l'agriculture, mais permettant une large exploitation des capacités forestières faisant du pays le second exportateur européen de bois et papier. La Suède ne dispose pas d'hydrocarbures, mais exploite largement l'hydroélectricité. La ressource du sous-sol est le fer. Exploité depuis longtemps, il a fait naître une puissante industrie métallurgique diversifiée dans la mécanique et la chimie. Les grands noms de l'industrie suédoise sont de niveau mondial (Volvo, Scania, SKF, ABB, Alfa Laval, AkzoNobel) et disposent encore d'un important secteur productif dans le pays qui participe aux exportations. La population est de 10 M d'habitants, avec seulement trois grandes agglomérations (Göteborg, Malmö, Stockholm) et fait de la Suède un petit marché de consommation même si le niveau de vie est élevé.

Le Danemark est plus petit et moins peuplé (5.6 M d'habitants). L'agriculture qui a pris un virage intensif est l'une des forces de l'économie danoise avec notamment les entreprises Arla, Danish Crown et Carlsberg. La production agroalimentaire est distribuée en Europe, mais aussi dans les marchés du Sud comme le Moyen-Orient nourrissant les flux conteneurisés du pays. Ancienne petite puissance coloniale et encore État de tutelle des Féroé et du Groenland, le Danemark a un lien important avec la mer. Enfin, la Mer du Nord a donné au pays des ressources halieutiques puis des capacités pétrolières avant que la politique en faveur de l'éolien en mer favorise l'émergence de grandes entreprises du secteur (Dong, Vestas, DanregNVindkraft/ Siemens, LM Wind Power).

Les ports de proximité

Au Danemark, le port de Copenhague (5,3 Mt) n'est pas le plus important du pays. La capitale du royaume contrôle le détroit de l'Øresund mais elle est éloignée de la partie la plus importante du territoire composée de la péninsule du Jutland dont le port principal est Aarhus

(9,2 Mt) où sont traités notamment des conteneurs (430 000 evp) au terminal Maersk. Deux ports pétroliers desservent des raffineries, Fredericia et le terminal Statoil de Kalundborg, le charbon est presque uniquement destiné à la centrale d'Enstedvaerkets. Le gaz consommé provient uniquement des conduites sous-marines des champs de Mer du Nord. Enfin, en l'absence d'industrie lourde de grande ampleur il n'existe pas de flux de grands pondéreux miniers.

L'activité des ferries danois repose d'abord sur des liaisons courtes puisque le pays est en partie composé d'un archipel coincé entre la Suède, le Jutland et l'Allemagne. Néanmoins, la réalisation des liens fixes entre le Danemark continental et l'île de Fionie (1998) et au travers de l'Øresund (2000) a fait disparaître une partie de l'activité de transbordement. La construction du pont germano-danois au Sud entre Puttgarden et Rødby (6 M pax en 2011) supprimera l'un des plus importants transbordements d'Europe du Nord. Les ports rouliers restent actifs dans tout le pays pour assurer les liens avec la GB (Esbjerg), la Norvège (Hirtshals, Frederikshavn), la Suède (Grenaa, Elseneur) les Pays baltes (Copenhague), l'Allemagne (Gedser) ainsi que les services domestiques avec les Féroé et l'île de Bornholmen Baltique.

La Suède est un grand pays disposant d'une très longue côte tournée à la fois vers la Mer du Nord et la Baltique. Le port le plus important et de rang européen est Göteborg (40 Mt) avec un important terminal à conteneurs (900 000 evp), l'approvisionnement d'une raffinerie, des activités diverses et roulières. Les autres ports d'importances se répartissent le long des côtes de la Baltique : Luleå, Norrköping, Oxelösund, Karlshamn, Trelleborg, Malmö¹. Les trafics sont généralement des exportations mécaniques et forestières suédoises et des liens de ferry avec tous les pays riverains de la Baltique ainsi qu'avec l'île suédoise de Gotland. Stockholm traite

¹ Depuis 2001, les autorités portuaires de Malmö et Copenhague ont fondé une société commerciale commune, première création d'un port binational.

4 Mt de fret mais surtout de nombreux services ferry et roulier répartis entre la capitale et deux ports côtiers de Kapellskär et Nynäshamn. Stockholm (467 000 pax, 394 escales) comme Copenhague (840 000 pax., 382 escales) sont très fréquentés par les navires de croisière.

La conteneurisation notamment à vocation océanique est captée par Göteborg (concession Maersk depuis 2012) alors que les petits ports de Baltique ont quelques trafics de cabotage. Le groupe HPH est néanmoins engagé dans le développement d'un petit terminal à conteneurs à Nynäshamn (36 000 evp en 2012).

Un autre terrain de développement se situe dans les terminaux GNL, le premier objectif est l'offre de gaz, mais sans doute aussi l'approvisionnement des navires utilisant ce type de carburant dans l'espace Baltique soumis aux normes restrictives d'émission de SOx. Un premier terminal a été installé en 2011 à Nynäshamn, un second est en construction à Göteborg.

Le géant Maersk

Le groupe Maersk est la plus importante entreprise de l'économie danoise et constitue l'un des plus puissants acteurs des industries maritimes internationales. Le développement du groupe est une véritable saga menée par deux générations au cours du XXe siècle. Basé sur le transport maritime régional (1904) et sur la construction navale (1917)², Maersk a suivi tous les développements des activités maritimes au fil des décennies : transport océanique et pétrole dans les années 30', offshore et parapétrolier dans les années 60', conteneurisation dans les années 70', roulier dans les années 80'.

De petit outsider européen, le groupe Maersk s'est hissé au premier rang mondial de la conteneurisation en gardant toujours un esprit audacieux : réseau global, hub & spokes, gigantisme, fréquence garantie, acquisitions de compagnies et de terminaux. En couvrant toutes les zones, il est devenu un acteur multimarchés au début des années quatre-vingt-dix, un armement global à l'échelle de la globalisation actuelle. Maersk est un géant qui maintient toujours son leadership mais, comme ses concurrents européens, reste pragmatique.

La division conteneurs est le leader incontesté de son secteur depuis 1996. Les rachats d'abord de fonds de commerce d'armements européens³ puis de compagnies souvent gigantesques (Sea-Land en 1999, P&O Nedlloyd en 2006) ont étendu le réseau mondial et la flotte du groupe sans empêcher une politique d'équipement massive avec des sauts de gabarit remarquables. Aujourd'hui, Maersk représente 15% de la flotte mondiale avec une position de numéro un moins large vis-à-vis de son concurrent MSC. Néanmoins, le

² Les chantiers navals d'Odense étaient un des piliers des activités maritimes du groupe Maersk, le chantier ne produit plus depuis 2012.

³ En 1993, Maersk a racheté East Asian Co., un armement danois spécialisé sur la ligne régulière sur l'Asie depuis 1897. EAC participait avec SEAC (Suède), Wilhemsen (Norvège) et Nedlloyd (PB) au consortium conteneurisé Scandutch.

rapprochement sous la forme d'une alliance opérationnelle sur les routes Est-Ouest avec MSC et CMA CGM ("P3") montre une forme de résistance collective des géants européens face à des temps difficiles.

L'autre face de l'internationalisation du groupe Maersk est l'implantation de terminaux avec l'entreprise de manutention APM Terminals qui est présente quasiment dans tous les pays maritimes du monde. A la stratégie d'implantation dans des hubs régionaux (Algeciras, Port Saïd, Salalah, TanjungPelapas...) s'est ajoutée une implantation sur tous les marchés faisant aussi de Maersk un géant de la manutention. Souvent cette présence s'est faite en s'associant avec des intérêts locaux gage de "développement inséré".

En 2013, le groupe est divisé en cinq branches: Maersk Line (lignes conteneurs), APM T. (terminaux), Maersk Drilling (forage), Maersk Oil (exploitation), Maersk Service & other shipping (Svitzer/remorquage, Damco/logistique, Maersk Tankers, Maersk FPSO, Maersk Supply Service).

L'histoire du groupe est marquée d'entrées et de sorties d'activité. Le suédois Broström est dans le giron depuis 2009, mais son activité Asie a été vendue en 2012. Maersk a cédé Norfolkline à DFDS (2009), sa flotte de car carriers à Hoegh (2008), celle de navires GPL à BW et de GNL à Teekay (2013) ainsi que sa société ferroviaire European Rail Service à Freightliner. Les accords avec DFDS et Höegh ont fait de Maersk un actionnaire important du premier (31%) et de la filiale car carrier de l'autre (37.5%).

La compagnie familiale⁴ est issue d'un petit pays européen avec néanmoins une tradition maritime ancienne. Maersk est la troisième société maritime au monde au même niveau que les conglomérats publics chinois et privés japonais. Une connexion familiale et d'activité avec les États-Unis a certes donné au groupe quelques avantages dans une partie de son développement, mais aujourd'hui c'est sans doute cette identité nationale (libérale, scandinave) sans enjeux géopolitiques majeurs qui peut permettre à Maersk de rayonner dans le monde.

L'emprise scandinave sur le roulier européen

Le secteur du ferry est fondamental pour les deux pays à la fois en raison des liaisons domestiques et de celles établies avec les nombreux riverains de Mer du Nord et de Baltique. Au fil de quatre décennies de recompositions régulières de l'offre roulière en Suède, au Danemark et chez leurs voisins ont émergé deux grands acteurs rayonnant sur l'Europe du Nord du Havre à Dublin et de Gdansk à Saint-Petersbourg.

En Suède, la famille Olsson a d'abord été active dans le négoce de métaux avant de créer un premier service de

⁴ Côté en bourse, le groupe Maersk reste largement contrôlé par la famille Mc-Kinney Moller.

ferry dans les années soixante entre Göteborg et le Danemark. Aujourd'hui, l'activité maritime de cette entreprise familiale s'organise autour du secteur pétrolier (Concordia Marine), du forage (Stena Drilling), du vrac (Stena Bulk) et du roulier (Stena Line).

Stena Line provient de trois héritages distincts qui ont permis de composer l'une des rares compagnies pan européennes du secteur. Au noyau primitif se sont ainsi ajoutés un concurrent suédois Sessan (1982), la Néerlandaise SMZ (1989) et la Britannique Sealink (1990). En 2000, Stena rachète la société de ferry détenue par les chemins de fer suédois et en 2012 une partie de l'activité en Baltique⁵ de Scandline. Aujourd'hui, Stena Line possède des lignes en Mer d'Irlande, en Mer du Nord et en Baltique. Seul le segment Elsenor – Helsingborg est resté sous le nom de Scandline⁶.

L'autre géant nordique du roulier est DFDS Seaways. Issue d'une vieille compagnie danoise (1866), elle est concentrée depuis les années quatre-vingt sur le roulier nord-européen. La politique d'acquisition a aussi été vigoureuse avec Tor Line (Suède, 1981), Lis Line (Norvège, 2004), Lisco (Lituanie, 2001). DFDS a complété son positionnement sur le marché britannique avec Norfolkline (2010). Enfin, l'accord avec Louis Dreyfus Armateurs en 2012 a fait naître DFDS Seaways France (82% DFDS, 18% LDA) qui opère des services à Dunkerque, Calais, Le Havre, Dieppe et Marseille.

Navires de Stena Line à Rotterdam



Une diversité qui enrichit le shipping nordique

Le transport maritime danois repose encore aujourd'hui sur de grosses compagnies nées au XIX^e siècle qui ont privilégié à cette époque le tramping entre les pays d'Europe du Nord et de Baltique. Comme en Norvège, la richesse du secteur maritime repose sur un certain nombre de compagnies dont certaines cultivent des activités de niche avec parfois une position de leader à l'échelle internationale.

⁵ Les liaisons avec la Finlande sont essentiellement l'affaire des familles suédophones de l'Archipel finlandais d'Åland.

⁶ En 1998, le ministère danois des transports et la DB allemande ont créé un armement binational. Privatisée en 2007, la compagnie est de plus en plus réduite par les ventes de la plupart de ses lignes. Deux seulement restaient actives entre le Rostock et Gedser et Puttgarden et Rodby, cette dernière jusqu'à la réalisation du pont germano-danois.

Ainsi durant un temps, J. Lauritzen fut un des principaux acteurs du reefer. L'armement reste aujourd'hui actif dans le vrac sec, le GNL, les produits pétroliers & chimiques, le parapétrolier. Fondée en 1977, Unifeeder est la principale compagnie de feeder *common carrier* d'Europe du Nord avec depuis 2012 des premiers services en Méditerranée. Norden est l'un des plus importants opérateurs de vracs secs d'Europe du Nord comme l'est Torm pour le transport pétrolier. En difficulté financière, cette compagnie pourrait être acquise assez rapidement par un autre acteur européen.

Le groupe Clipper est actif dans le secteur conventionnel, le pétrole et le vrac sec. Son rapprochement avec un autre armement danois Thorco en 2013 constituerait, selon les partenaires, la troisième compagnie maritime danoise derrière Maersk et DFDS et le deuxième opérateur mondial du conventionnel. Les actifs comportent dans le roulier la société britannique Seatruck (Mer d'Irlande) depuis 2002 et une partie du capital des opérateurs domestiques de ferry (Dansk Faerger 50%, Mols-Linen 30%).

Royal Arctic Line détenue par le gouvernement du Groenland contrôle diverses activités maritimes du territoire autonome, dont la ligne régulière avec le Danemark. Enfin, la quatrième entreprise privée du Danemark est plus méconnue puisqu'il s'agit d'United Shipping & Trading Company, spécialisée dans la fourniture de combustible pour l'industrie maritime dans le monde à laquelle s'ajoute une activité pétrolière.

Du côté suédois, le transport maritime s'est beaucoup illustré par Broström (1885) dont le fondateur est à l'origine de plusieurs lignes régulières. Impliquée dans le conteneur, Swedish East Asia Co. a disparu dans les années soixante-dix. Swedish Orient Line (SOL), aujourd'hui détenue par des intérêts maritimes suédois et britanniques, réalise des trafics conventionnels et de produits forestiers. En 2012, SOL Continent Line a acquis de Scandline l'itinéraire fret Rostock – Hanko avec ses unités ro-ro.

L'activité de transport de produits pétroliers de Broström est propriété de Maersk depuis 2009, lequel a préservé la marque commerciale, mais constitue une des branches de Maersk Tanker piloté depuis Copenhague. Reste, un petit secteur de transports de vracs liquides avec une dizaine de compagnies familiales originaires comme Olsson (Stena) de Donsö une petite île au large de Göteborg. Une partie du management de ces compagnies se réalise encore sur ce micro territoire.

L'armement privé AB Gotland opère une petite flotte de tankers mais surtout les liaisons ferry avec l'île de Gotland au centre de la Baltique (Destination Gotland) avec une partie d'aides publiques. Le secteur du roulier industriel notamment pour l'industrie forestière (StoraEnso, SCA) est tenu par Transatlantic héritier par achat et fusion d'une partie du tissu maritime suédois. L'armement Wallenius s'est rapproché en 1999 du Norvégien Wilhelmsen pour former l'un des leaders

mondiaux du transport de véhicules. L'armement est donc actionnaire de la compagnie commune Wallenius Wilhelmsen Logistic, de Eukor formé avec les constructeurs coréens et de EECC avec le japonais NYK.

Pavillon et politique maritime

En Europe du Nord, la Norvège a réussi à se hisser au premier rang des nations maritimes du monde grâce au dynamisme de ses familles d'armateurs. La position des voisins est contrastée. En termes de pavillon, le Danemark se situait à la 19^e place des registres. La position danoise repose sur deux registres : un registre national et un registre international danois (DIS) lequel représente 97% des immatriculations nationales. L'utilisation des deux registres par les armements danois est de 35% (la Norvège qui possède aussi un registre international est dans le même cas).

Exprimé par le critère du contrôle économique, le Danemark se situe à la 11^e place emmenée par le géant Maersk. La flotte contrôlée par les intérêts danois a doublé entre 2006 et 2013. La position suédoise est plus mineure avec le 29^e pavillon mondial et en termes de contrôle économique la 49^e place.

Les flottes scandinaves (000 tpl)

	Norvège	Danem.	Suède	Finlande
Registre national	844	264	1 558	1 182
Registre international	17 789	13 877		
Contrôle éco.	40 647	36 790	6 802	1976

Source: ISL Shipping Statistics Yearbook, 2012.

La taxe au tonnage⁷ est l'une des mesures de compétitivité devenue courante en Europe de l'Ouest. Le Danemark dispose de ce processus depuis 2007, mais pas la Suède. La question y fait débat, car l'association des armateurs en fait, avec la question des salaires, l'un des éléments pénalisants du secteur suédois qui a vu non seulement son nombre d'unités sous le pavillon jaune et bleu chuter au profit du DIS et du registre des Féroé⁸, mais aussi le management de compagnies migrer chez le voisin danois avec le déclin du contrôle économique suédois (-11% entre 2008 et 2012).

L'évolution du secteur armatorial est un sujet de discussion en Suède. L'adoption de la taxe au tonnage et d'un registre international est régulièrement évoquée pour les acteurs maritimes. Le retard de ces deux processus adoptés par les voisins scandinaves est préjudiciable à la Suède. Le gouvernement a présenté en mai 2013 un plan d'action qui affirme notamment vouloir étudier en profondeur la taxe au tonnage. Ainsi, à la différence du Danemark et de la Norvège, la Suède n'est pas une puissance maritime et le secteur national pas

assez développé pour jouer un rôle primordial dans l'économie. Le secteur a donc des difficultés à obtenir des appuis de compétitivité.

Le secteur du shipping en Allemagne comme en Europe du Nord dépend en partie de son financement. Le Danemark se positionne clairement comme une nation maritime d'importance et favorise cette activité. Cela passe par la possibilité de créer des sociétés de commandite (Kommanditselskabet, KS) comme en Norvège et en Allemagne (KG) qui favorisent la création d'un secteur financier maritime.

Les banques des deux pays participent largement au financement maritime domestique et international. Les principaux groupes financiers du pays sont Dansk Bank (détenu à 20% par Maersk) et la banque spécialisée DanishShip Finance. En Suède, il s'agit de SEB, Swedbank et Nordea. Comme en Norvège, les positionnements de ces établissements sont souvent plus traditionnels et moins spéculatifs que dans d'autres pays, mais la crise maritime actuelle pèse néanmoins et leur exposition "shipping" tend à se réduire.

Le secteur maritime au Danemark représente 24% du commerce extérieur du pays et 10% du PIB. L'activité maritime est sans lien direct avec les besoins et ressources du pays mais la fonction de management a créé une base de 115 000 salariés au travers d'une centaine de compagnies maritimes. Le secteur représenté au sein du cluster Blue Denmark bénéficie traditionnellement d'une bonne écoute de l'autorité publique.

Le gouvernement danois veut maintenir le secteur maritime comme un des piliers de l'économie nationale. Le plan de croissance publié en décembre 2012 confirme l'appui au secteur maritime sur la base de deux piliers. Le premier réside dans l'innovation autour de l'efficacité économique et de l'efficacité environnementale (déjà engagée par l'industrie sous le nom de Green Ship). Le second pilier se trouve dans la création d'une place maritime internationale de référence en développant les compétences nationales.

La démarche soutient que le contexte législatif danois doit être favorable à l'industrie maritime avec une volonté de réduire les contraintes administratives nationales, de faciliter les financements et les installations physiques des entreprises. Le Danemark est aussi très engagé à l'OMI (membre du conseil) et revendique son travail pour promouvoir des normes environnementales élevées pour le transport maritime, la sécurisation de la navigation arctique, et une meilleure protection des gens de mer y compris dans la lutte contre la piraterie (la marine danoise participe depuis 2008 aux différentes missions de protection de Somalie).

Paul TOURET, ISEMAR

⁷ Imposition forfaitaire liée au tonnage des navires exploités.

⁸ L'archipel, au statut de territoire autonome du Royaume du Danemark, dispose d'un registre depuis 2008 qui outre les navires de pêche locaux attire des opérateurs nordiques et notamment suédois (46% des navires en tonnes brutes enregistrées).