



ISEMAR

Le transport de véhicules neufs est un marché maritime bien particulier. Ce marché industriel repose en effet sur une clientèle étroite composée depuis les grandes concentrations, d'une quinzaine de groupes automobiles, d'un nombre très réduit d'armateurs et une flotte totalement spécialisée. Cependant, comme les autres secteurs maritimes, celui des car carriers connaît les mêmes évolutions : concentration, modernisation des flottes, globalisation des échanges, articulation deep sea / short sea, massification portuaire, développement logistique. Pour les ports, le marché des véhicules n'est pas sans importance, car au-delà de quelques grands leaders, c'est un grand nombre de ports européens qui possèdent ce type de trafic. D'ailleurs, dans le cadre du développement de leur projet de cabotage, les ports et les armements ont souvent besoin du fond de calle que représentent les trafics automobiles.

Les grandes lignes du marché

Ce n'est qu'à la fin des années cinquante que le transport de véhicules neufs démarra véritablement sur une base industrielle. Les pionniers furent notamment Volkswagen et Renault vers les Etats-Unis même si seul le premier a pérennisé son implantation américaine. Cependant, ce n'est que dans les années soixante-dix avec développement de l'automobile japonaise à l'échelle mondiale que le marché maritime des véhicules neufs s'est organisé. A cette même époque les opérateurs spécialisés européens et japonais développent les navires adaptés au trafic que sont les Pur Car Carriers (1970) et les Pure Car Truck Carriers (1977). C'est-à-dire des navires garages d'une quinzaine de ponts représentant généralement une capacité de 6 500 véhicules (taille panamax).

Le transport de véhicules neufs s'articule sur les flux nord atlantiques¹ et les exportations asiatiques, japonaises puis dans les années quatre-vingt-dix coréennes. Depuis le début de la décennie, le trafic de véhicules neufs² s'est largement globalisé. Ce phénomène se nourrit à la fois de délocalisation des zones de production par les constructeurs et par le développement des pays émergents (Brésil, Afrique du Sud, Thaïlande, Russie...). Ainsi, le marché a construit une toile comparable à celle de la conteneurisation.

L'Extrême-Orient représente la première zone d'exportation océanique de véhicules neufs avec respectivement en 2004, 45% des origines pour le Japon et 25% pour la Corée. Il y a dix ans, le Japon produisait encore 62% et la Corée 11%. Les

constructeurs japonais ont choisi d'implanter directement les usines dans les pays consommateurs réduisant d'autant leurs exportations roulières mais accentuant celles conteneurisées de pièces détachées (CKD).

Le recul japonais s'explique aussi par la concurrence coréenne qui entre 1995 et 2005 a multiplié par dix sa production. La Corée a réussi à prendre pied sur de nombreux marchés grâce à des véhicules bon marché. Désormais, c'est 90% de la production nationale sont exportés en premier lieu vers l'Europe.

Flux de véhicules de véhicules neufs (en millions, 2005)

	Europe	Japon	Corée	Am Nord
production	20,7	10,6	4,2	20
exportation	1,8	5	4	0,4
% Am. Nord	64%	35%	30%	-
% Europe	-	25%	40%	45%
% Asie	21%	10%	17%	9%
% Am. Sud	3%	7%	nd	22%

compilation ISEMAR

En 1995, la production mondiale de véhicules légers (voitures, 4X4, camionnettes) était de 51 millions, en 2005 de 63 millions. Le transport maritime intercontinental de véhicules était en 1995 de 6 millions d'unités légères, en 2005, ce chiffre a été porté à 9 millions d'unités, les trafics régionaux, représentent 9 autres millions d'unités, pour moitié réalisés en Europe.

Si la croissance du segment océanique n'est que de 5% par an ces dernières années, elle a évolué à un rythme supérieur au rythme de la production mondiale (+2,5%). Pour les transporteurs océaniques, cette période faste a néanmoins trouvé son maximum en 2005. Si la production mondiale va continuer sa croissance de 2,5% par an, elle va

¹ Les exportations de véhicules hauts de gamme allemands ont maintenu l'importance de ce lien maritime (562 000 unités en 2003).

² Les exportations de véhicules d'occasion d'Europe vers l'Afrique et le Proche Orient ainsi que du Japon vers l'Australie et la Nouvelle Zélande (même volant à droite) sont anciennes.

essentiellement nourrir des flux intra asiatiques. En 2010, les ventes mondiales atteindraient ainsi les 76 millions de véhicules légers pour 10 millions d'unités transportés entre les continents.

Une période du transport de véhicules océanique se termine selon les armateurs spécialisés avec la forte croissance du début de la décennie des flux Asie – Europe. La croissance de l'ensemble des liens océaniques sera faible voir quasi nulle vers l'Amérique du Nord depuis l'Asie ou l'Europe.

La nouvelle croissance pour les opérateurs maritimes se situe dans les marchés émergents. Selon Platou Economic Research, ils représentaient 90% de la croissance en 2005 et 45% du marché (35% en 2000). La Chine, qui a déjà accru en 2005 de 10% son marché intérieur, est une zone prometteuse, à l'import mais aussi à l'export vers de nombreux pays du Sud.

A l'avenir, les trafics seront de plus en plus internationaux. La stratégie des transporteurs maritimes est, comme pour la conteneurisation, la globalisation, c'est-à-dire une maîtrise des grands marchés Est – Ouest mais aussi Nord – Sud avec si possible des prestations logistiques élaborées. Les marchés se diversifient aussi car au-delà des voitures, c'est l'ensemble des marchés roro océaniques qui se développe avec les camions, les tracteurs, les engins spécialisés et toutes les grosses marchandises pouvant utiliser des moyens de chargement roulant.

La flotte mondiale

Le roulier automobile est un secteur industriel où l'offre répond à la demande. Il y a donc une relative adéquation entre la capacité de la flotte mondiale et la demande de transport des constructeurs automobiles. Ceux-ci signent souvent des contrats de plusieurs années ce qui permet une certaine visibilité. Néanmoins, lorsque le marché automobile mondial est atone (début des années quatre-vingt-dix et de la présente décennie) les armateurs stoppent leurs commandes pour les reprendre lors des reprises.

Actuellement, les opérateurs sont engagés dans un nécessaire renouvellement d'une flotte vieillissante car construite dans les années soixante-dix / quatre-vingt. En janvier 2006, le carnet de commande pour 2006-2009 représentait 129 unités (34% de la flotte actuelle). Le nombre de navires neufs correspondra à peu près à celui des navires retirés du marché, cependant la capacité, elle, augmentera d'un tiers.

En 2005, la flotte de PCC / PTCC comptait 522 navires pour une capacité de 2,3 millions de véhicules contre 1,4 millions de véhicules en 1997. En 2009, la capacité mondiale de transport de véhicules sera de 3,3 millions de véhicules pour 668 navires. Les transporteurs considèrent que le marché à court terme est porteur.

Au-delà de 2009, il existe une période d'attente pour ne pas s'engager dans la surcapacité.

La massification navale est moins manifeste dans ce secteur. La taille moyenne reste à 6 500 véhicules même si quelques géants de 8 000 véhicules sont en commande. Plus que les limites nautiques des ports, c'est surtout la longueur de manutention qui freine le gigantisme. Le prix des navires océaniques et de la cargaison (jusqu'à 100 M US\$) oblige à une immobilisation portuaire minimum. Le coût plus élevé des navires (45 M \$ en 2000, 65 M \$ en 2006) pèse aussi sur les opérateurs mais les taux de fret sont corrects et ces derniers se gardent bien de se lancer dans des guerres tarifaires.



MOL Courageous Ace, photo MOL

Les stratégies des constructeurs d'automobiles

Le transport maritime de véhicules relève de processus industriels internes aux constructeurs. Il s'agit de distribuer les productions depuis les usines vers les lieux de consommation. Le circuit logistique passe par la concentration sur un terminal portuaire proche de l'usine de fabrication, un parcours maritime, un séjour sur un terminal portuaire où souvent sont pratiqués divers degrés de préparation et enfin un post acheminement. Le contrat de transport avec les constructeurs peut couvrir ces activités logistiques.

Le degré d'implication des constructeurs dans le transport maritime est variable. Depuis longtemps Volkswagen, via sa filiale transport, possède ou affrète des car carriers qui assurent les trafics entre l'Allemagne, le Brésil, le Mexique et l'Amérique du Nord. L'usine d'Emden (Basse Saxe) destinée aux marchés internationaux est localisée bord à quai.

En France, Renault et Peugeot Citroën créent des filiales logistiques, la CAT et GEFECO, chargées entre autre de négocier les contrats d'acheminement maritime³ sans pour autant être acteur direct. Les

³ Les deux constructeurs devant notamment expédier des véhicules vers les DOM TOM.

deux constructeurs ont cependant divergé dans leur stratégie, puisque Renault a revendu sa filiale.

Au Japon, deux constructeurs ont fait le choix d'une implication directe dans le maritime. Toyota a créé Toyofuji Shipping (1964) qui assure, en partie, des expéditions depuis le Japon. Nissan Car Carrier (1965) est une joint-venture entre Nissan (60%) et l'armement MOL (40%). En Corée, la division car carrier de Hyundai Merchant Marine faisait partie jusqu'à sa vente récente du vaste conglomérat Hyundai comprenant une filiale automobile.

La plupart des constructeurs font néanmoins appel aux opérateurs spécialisés avec souvent des liens commerciaux privilégiés qui se sont perpétués⁴ : Toyota – MOL vers l'Europe, Mitsubishi – NYK, Fiat – Grimaldi, Renault – Hual. Généralement, les constructeurs diversifient leur contrat de transport même si de plus en plus les armateurs leur proposent des prestations logistiques bout en bout.

Les opérateurs mondiaux

Le marché du transport océanique de véhicules est organisé par une poignée d'opérateurs globaux, trois Japonais, deux Européens du nord, un Coréen contrôlé par l'un de ces européens ainsi qu'un italien spécialiste du Nord – Sud. Au Japon, les trois grands groupes maritimes sont actifs dans tous les secteurs d'activités dont naturellement celui stratégique pour l'archipel des véhicules. Depuis la fin des années soixante, NYK, K Line et Mitsui OSK Line (MOL) dominent l'activité mondiale.

Le développement de la Chine nourrit des trafics appelés à être de plus en plus importants. Ces dernières années tour à tour NYK et Cosco (2002) K Lines et China Shipping (2003), MOL et Sinotrans (2004) ont signé des joint-ventures pour créer des armements chinois spécialisés ainsi que des prestataires logistiques intérieurs.

Hyundai MM a débuté son activité car carrier en 1980. En 2002, l'activité a été vendue à Wilhelmsen Wallenius Lines et sous le nouveau nom de Eukor, l'armement continue d'exporter les véhicules de Hyundai Motor Corp. / Kia Motor Corp. (2 M de véhicules an) qui en détiennent 20% via RoRo Korea.

La concurrence européenne des géants japonais provient d'Europe du Nord. En 1970, deux armateurs norvégiens ont créé le pool Höegh Ugland Auto Liners (HUAL) très actif sur les marchés Nord - Sud. Trente ans plus tard, Ugland a revendu à son partenaire ses parts et désormais l'armement a pour nom Leif Höegh Autoliners (1,5 M de véhicules / an).

⁴ Jacques Guillaume, "La mondialisation du transport des automobiles, entre intégration et autonomie des acteurs maritimes", *Cahiers scientifiques du transport*, 44/2005, pp. 115-127.

W. Wilhelmsen était au départ un armateur norvégien multiactivité qui a repris en 1995 la totalité du pool spécialisé norvégien Nosac. A l'issue d'un recentrage uniquement sur le secteur car carrier, W. Wilhelmsen est rapproché en 1999 du suédois Wallenius Lines. La société commune Wallenius Wilhelmsen est désormais un opérateur très spécialisé (1,6 M de véhicules / an) avec des intérêts dans d'autres compagnies maritimes du secteur.

Actifs de Wallenius et Wilhelmsen

	Wallenius	Wilhelmsen
WWL (transport global)	50%	50%
Eukor (export Corée)	40%	40%
ARC (export USA)	50%	50%
UECC (short sea Europe)	50%	-

Le développement de WW aussi étendu vers la logistique par le rachat des services terrestres de Richard Lawson Auto Logistic, de Distribution and Auto Service (USA, ex-Nissan) et de 40% des parts de la CAT. Depuis, 2006, l'armement porte le nom significatif de Wallenius Wilhelmsen Logistics.

Le groupe Grimaldi Napoli a particulièrement développé son activité sur deux marchés. Appuyé sur les exportations FIAT depuis la fin des années soixante, l'armement a mis en place de très nombreux services océaniques (Afrique, Amérique du Sud) et euro-méditerranéens.

Principaux opérateurs (flotte 2005, trafic 2003)

	navires	% nav.	capacité	% cap.
NYK Line	80	17,8	383 740	18,8
Eukor	72	16,0	335 102	16,0
K Line	63	14,0	294 446	14,1
MOL	63	14,0	287 718	13,8
WWL	48	7,3	263 480	12,6
L. Höegh	33	6,9	169 816	8,1
Grimaldi	31	6,9	120 504	5,8
Autres	60	13,3	235 549	11,3

sources NYK

Les acteurs du marché short sea

D'un point de vue européen, la construction automobile a toujours utilisé le mode maritime pour les liens avec les îles britanniques, la Scandinavie et la Finlande. Cette maritimisation s'est accélérée avec le développement d'usines japonaises en Angleterre et surtout les implantations dans le Sud de l'Europe (Espagne, Portugal, Italie du Sud, Slovénie) qui alimentent des flux intra européens conséquents par voie maritime⁵. Depuis quelques années, la Turquie

⁵ L'Espagne exporte 85% de sa production, le Portugal 96%, la Grande-Bretagne 72%.

apparaît comme un nouveau pays d'accueil et source de trafic maritime avec déjà 4% de la production européenne en 2004. Naturellement moins maritime, la part de la production en Europe de l'Est devrait elle évoluer de 9 à 14% ces prochaines années

Pour réaliser ces flux intra européens, un nombre important d'opérateurs short sea est présent sur le marché. Le plus important avec 36% du marché européen est United European Car Carriers (UECC) détenu à parts égales par Wallenius Lines et NYK⁶. Deux autres opérateurs sont liés à des intérêts japonais. KESS est issu de la fusion en 2003 de la division Europe de K Line et de son ancien partenaire allemand EH Harms. European Maritime Carrier est une filiale de Nissan Maritime Compagnie. Enfin depuis 2005, Toyofuji assure des services depuis le hub zeebruggeois du groupe Toyota vers Grimsby et Malmö.

Parmi les acteurs d'origines européennes, il faut distinguer les transporteurs rouliers généralistes assurant des contrats de transport de véhicules et les armements spécialisés. En Mer du Nord DFDS (Danemark) et Cobelfret (Belgique), en Méditerranée Tramediterranea (Espagne) appartiennent à la première catégorie. A l'inverse, Flotta Suardiaz (Espagne), Grimaldi Napoli (Italie), Neptune Line (Grèce) sont des spécialistes. Grimaldi mène depuis des années une forte diversification de ses services vers le roulier généraliste et les passagers en popularisant d'ailleurs le nom d'autoroutes de la mer.

En France, Louis Dreyfus Armateurs (LDA) avait établi en 1999 une joint-venture avec Hual pour fonder CETAM. En 2006, les deux partenaires se sont séparés sur le segment maritime tout en restant partenaire sur l'aéronautique (service maritime pour Airbus). LDA assure désormais seul des services industriels à Marseille (Afrique du Nord, Turquie) et en partenariat avec Grimaldi pour la ligne mixte Toulon – Civitavecchia.

Positionnement des ports européens

De nombreux ports européens possèdent des trafics automobiles en bénéficiant de la proximité des unités de production. Les terminaux spécialisés sont souvent optimisés pour la réception de véhicules d'importation. La plupart des armateurs se sont impliqués directement dans des terminaux, les armements japonais aux USA ou l'italien Grimaldi dans les terminaux qui jalonnent ces services (Valence, Setubal, Cork, Esbjerg, Anvers, Palerme, Salerne).

Un nombre plus réduit de ports sert d'interface pour les trafics océaniques. Comme pour la conteneurisation des hubs permettant d'articuler services océaniques et short sea. Ces hubs sont alors organisés par les constructeurs (Toyota à Zeebrugge, Honda à Copenhague et Gand), par les transporteurs (WWL à Southampton, Zeebrugge et Göteborg, Grimaldi à Anvers) ou par les opérateurs portuaires (BLG à Bremerhaven).

Les plus grands ports sont donc ceux accumulant une grande diversité de trafics : export local, import national, import / export international. Pour les mêmes raisons que pour la conteneurisation les ports leaders sont ceux de la Mer du Nord proches des lieux de production, de consommation et redistribuant vers les îles britanniques et l'Europe du Nord.

Principaux trafics de véhicules neufs européens (M, 2004)

	Nord Europe		Grande-Bretagne		Espagne	
Zeebrugge	1,71	Southampton	0,74	Barcelone	0,78	
Bremerhaven	1,44	Sherness	0,67	Vigo	0,46	
Anvers	0,85	Bristol	0,65	Valence	0,43	
Emden	0,71	Grimsby	0,60	Santander	0,33	

sources autorités portuaires

Les ports français sont actifs dans le secteur automobile avec un certain nombre de manutentionnaires spécialisées. Le Havre (530 000 veh. 2003) possède plusieurs opérateurs tous liés à des acteurs internationaux : Manucar (60% UECC), SEHT (100% CAT), SMR (60% Höegh), TRS (100% Hual). A Marseille (324 000 veh. 2003), en revanche, ce sont des filiales de MGM (Intramar, TAS) qui sont actives. Gefco utilise trois autres ports français : Calais avec l'Angleterre (132 000 veh. 2004), Montoir avec l'Espagne (172 000 veh. 2004) et Toulon avec l'Italie (29 000 veh. 2005).

Le marché automobile européen pour beaucoup de ports français et européens peut représenter une base pour les ambitions des acteurs privés et publics en matière de développement du cabotage. Mais, 'automobile reste un flux industriel dont la capacité à se mélanger avec d'autres frets à grande échelle n'est pas toujours facile. Les expériences sont nombreuses. Si des lignes mixtes accueillent dans certains cas (Belgique – Suède, Espagne – Italie) des véhicules neufs, à ce jour, les services spécialisés ne se sont pas ou peu ouverts aux marchandises tierces. Les constructeurs préférant souvent avoir la flexibilité des services totalement dédiés.

Paul TOURRET

⁶ En 1988, le norvégien Ugland s'était rapproché du français Carline (groupe Worms) pour fonder UECC. Vendu à NYK en 1990, le capital d'UECC a été l'année suivante ouvert à Wallenius Lines.