

20 ans de transport maritime Analyse des grandes mutations

Depuis sa création en 1997, l'ISEMAR observe les industries maritimes. À l'occasion de ce vingtième anniversaire, c'est l'occasion d'un retour en arrière sur l'évolution récente du transport maritime. Les échanges internationaux ont bien changé depuis la fin du XXème siècle pour entrer dans l'ère de la globalisation et non sans à-coups (crises, reprises). Le transport maritime et les ports n'ont cessé de changer, car au-delà des questions de marché c'est le mouvement perpétuel de l'évolution des navires, des ports et des acteurs. Tour d'horizon...

Un contexte favorable aux échanges maritimes

Le libre-échange fondé par les États occidentaux après la 2GM est devenu au fil des décennies une réalité internationale. Le dernier cycle de négociations du GATT (Uruguay Round) a fait naître l'OMC en 1996. Ainsi une nouvelle ère de libre-échange est née à une échelle désormais mondiale avec l'intégration de grandes économies, en premier lieu la Chine le 1^{er} janvier 2002. Parallèlement, ce sont créés des espaces régionaux d'intégration économique (UE, ALENA, ASEAN, Conseil du Golfe, Mercosur...).

Pour beaucoup et non sans fausseté, le libre-échange s'est incarné dans l'arrivée massive de produits manufacturés de Chine et de quelques autres pays de la délocalisation. L'évolution du commerce mondial s'inscrivant dans un modèle simple, une croissance double de celle du PIB planétaire. Le transport maritime et notamment la conteneurisation ont dès lors profité de cette croissance rapide des échanges mondiaux.

Il n'y a pas de doute que ce phénomène né il y a trois décennies a détruit des emplois dans les vieux pays d'industries, mais il n'a pas été remis en cause pour autant. La montée d'un populisme dont l'incarnation serait dans la présidence Donald Trump mais aussi dans le Brexit, est-elle l'amorce d'une remise en cause du libre-échange sans entrave ? À l'évidence, une continentalisation des économies (échanges internes et de périphéries) n'est pas une bonne nouvelle pour le transport maritime.

Les délocalisations incarnent une mobilité du tissu productif qui par écho alimente une mobilité des produits. Le mouvement est ancien puisque Hong Kong, Taiwan et la Corée ont accueilli le premier mouvement. L'ont rejoint diverses économies : Mexique, Turquie, Pakistan, Bangladesh, Asie du Sud-Est. La Chine est devenue

l'espace majeur de la délocalisation. De la simple construction de capacité par des grands acteurs industriels européens, japonais et américains, on est passé à la sous-traitance puis à la création d'entreprises nationales de grandes ampleurs. Des géants industriels asiatiques se sont affirmés depuis 20 ans. Au-delà, les productions manufacturières s'internationalisent offrant aux entreprises un *sourcing* global. Là encore, au grand profit du conteneur.

Les changements économiques des pays concernés par ces vagues d'industrialisation ont eu plusieurs effets. Le premier ce sont des besoins d'approvisionnements industriels en minerais et hydrocarbures. Le second c'est le développement économique qui enrichit les populations et changent leurs besoins. Ces économies importent des produits énergétiques, des biens d'équipement et de consommation... Ainsi, la croissance économique d'une partie du monde dans l'émergence a affecté d'autres économies. Les producteurs de matières premières ont vu leurs revenus s'envoler nonobstant des retournements de marché (2009, 2014). La Chine est à la fois fournisseur et client de ce marché global. L'Europe elle-même profite de ce phénomène dans certaines gammes de ses productions.

La multiplication des foyers de croissance et des besoins d'échange participe à un concept général qui peut être appelé globalisation maritime. Depuis 15 ans, non seulement les volumes ont crû, mais les flux se sont étalés à l'échelle de la planète. Grossièrement, les productions sont partout et les consommateurs aussi. La mobilité est donc fondamentale avec la couverture maximum du monde notamment par des lignes régulières (conteneurs, roulier).

La folle croissance des marchés maritimes

En deux décennies, les échanges maritimes ont doublé pour atteindre 11,3 Mds tonnes. Néanmoins, l'évolution ne fut pas linéaire parce que l'économie mondiale est instable depuis 40 ans. La croissance régulière des Trente glorieuses avait connu des coups d'arrêt avec les crises du pétrole des années 70 et surtout un effondrement lié à la grande récession industrielle occidentale des années 80. Au milieu de cette décennie, un relatif point d'équilibre fut atteint entre l'Europe, les USA et le Japon en intégrant les

zones d'émergence de leur proximité. Le commerce maritime a pris un nouveau *trend* régulier à peine contrarié par les crises asiatique de 1997 et américaine de 2000 (valeurs internet).

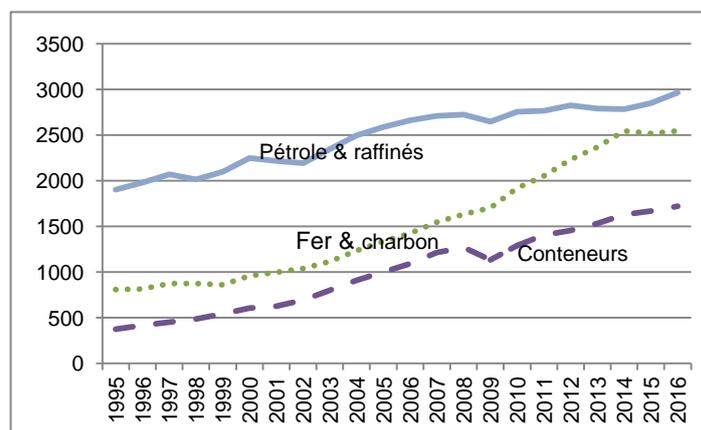
À partir de 2002, se mit en place une courte « parenthèse enchantée » du transport maritime. L'économie mondiale évolua très vite. Du côté de la production, la Chine et quelques voisins inondèrent le monde de produits meilleur marché. Pour les consommateurs de nombreux pays, le crédit facile, les euphories immobilières et boursières alimentèrent une forte demande. L'équipement des économies performantes profita à tous leurs fournisseurs. La croissance du transport maritime après 2002 fut de 4 à 6%, celle de la conteneurisation passa à deux chiffres. Néanmoins, le coup d'arrêt arriva très vite, en 2008, emporté par l'explosion de bulle immobilière américaine. L'effondrement vertigineux de 2009 fut effacé en 2010, mais dès lors l'hyperconsommation mondiale était stoppée. La crise grecque en 2011 se transforma en problème continental. Le poids des dettes souveraines stoppa toute l'Europe. Ce fut une mauvaise nouvelle pour le transport maritime qui n'avait pas besoin d'un grand ralentissement européen. La faiblesse économique européenne a été, durant un temps, masquée dans les chiffres globaux par le maintien de la consommation américaine¹ et l'élan des économies émergentes et en développement. Les besoins de la Chine et des diverses économies du Sud ont maintenu le trafic maritime mondial à +4% en 2012-2013.

À partir de 2014, il fut clair que la Chine voyait sa croissance ralentir au point que le *chinese slowdown* entraînait dans le vocabulaire économique. Il a dès lors contaminé d'autres économies par la baisse des prix des matières premières. Deux mauvaises nouvelles pour le transport maritime². Pourtant, 2014 fut aussi le retour en meilleure forme de l'Europe. Des taux directeurs faibles et le réajustement à la baisse de la parité euro / dollar donnèrent un peu d'air au Vieux continent. La baisse du prix du brut ajouta un élément positif au contexte tout en favorisant les échanges et le transport pétrolier.

Néanmoins, le retour de l'économie européenne tarde à faire son effet franc, pour le maritime, la reprise est trop douce. Il lui faut le dynamisme des économies émergentes. En fait, le monde global et multipolaire est contrariant pour le transport maritime. La contrariété vient du *timing*. En effet, les flottes ont été commandées pour une croissance forte issue des promesses de la « parenthèse enchantée » et de financement très disponible. Or, depuis, les

contrariétés se sont multipliées, démontrant que les zones de croissance sont souvent contre-balançées par des zones en crise. Cela laisse une vague impression, ce qui profite économiquement aux uns semble pénaliser les autres. Le transport maritime a besoin d'un monde simple et non complexe à l'évolution économique totalement erratique. Les perspectives du Brexit et de la présidence Trump ouvrent une période bien incertaine...

L'évolution du transport maritime (source Clarkson)



De profonds changements

Le *China Factor* est un terme pratique pour montrer l'importance de l'émergence chinoise pour le *shipping*. Il peut être résumé à quelques chiffres. En 1995, le trafic de conteneurs de Shanghai était de 1,5 M d'evp, en 2005 il était de 18,6 M et en 2015 de 36,5 M. En 2000, les importations de fer étaient de 70 Mt, elles ont été de 1,02 Mds de tonnes en 2016. La capacité de raffinage a doublé entre 2004 et 2014 amenant la Chine à devenir le premier importateur mondial de pétrole brut. Il va sans dire que la Chine pilote à elle toute seule un cinquième du transport maritime. De fait, l'économie chinoise pèse sur bien des trafics et son ralentissement n'est pas une bonne nouvelle pour les secteurs maritimes qui en sont très dépendants.

Le conteneur a continué de changer le monde, car la globalisation est devenue très dépendante de la boîte métallique. Les échanges de biens manufacturés ont explosé et le conteneur est l'outil de leur diffusion. Entre 1996 et 2004, le trafic de conteneurs pleins a doublé pour atteindre les 100 d'evp pleins. Une nouvelle cinquantaine de millions d'evp a été gagnée entre 2004 et 2011. Depuis la croissance s'est ralentie passant de 5% à 3%. Le chiffre de 200 M d'evp pleins sera atteint en 2020.

À la fin des années 90, la conteneurisation était une affaire d'économie développée, devenue de plus en plus chinoise, elle s'est aussi globalisée. En 2015, selon la CNUCED, 29% des flux concernaient les échanges entre l'Extrême-Orient, l'Europe et l'Amérique. Les marchés Nord-Sud en

¹ Le développement du pétrole et du gaz de schiste ont baissé les importations américaines et ont offert une aïssance économique bienvenue aux Etats-Unis.

² On note les *dumping* de produits industriels chinois (en surplus à cause du ralentissement) sur bien des marchés.

incluant le Moyen-Orient et le Sous-continent indien représentaient 30%. Les liens Sud –Sud et interrégionaux (avec un poids important de l'intra Asie) pèsent pour 40%. Dès lors on comprend qu'en 20 ans, le tissu portuaire ait changé. Aujourd'hui sur les 100 premiers ports à conteneurs mondiaux, une cinquantaine est localisée en Extrême-Orient, une trentaine en Europe et une dizaine en Amérique du Nord. Dans les 16 premiers, 8 sont chinois. Toutes les économies émergentes comptent un port millionnaire, mais aussi le Kenya, l'Équateur, le Bangladesh, le Liban...

Armateurs comme manutentionnaires s'inscrivent dans cette conteneurisation globale avec le développement parallèle de géants du secteur (PSA, HPH, DPW) issus d'un vaste mouvement d'internationalisation et de consolidation. Cette nouvelle phase de la conteneurisation a vu aussi la (ré)implication des principaux armements dans la manutention.

Depuis 20 ans, le tissu industriel mondial a aussi bien changé. Les fusions & acquisitions ont modifié le champ des entreprises et des contrôles économiques. Des géants industriels de la sidérurgie, de l'aluminium et du raffinage ont grossi avec leurs pays, en Corée, en Chine, en Inde, en Russie. Les besoins d'approvisionnement ont trouvé des routes nouvelles. La tendance de fond est la croissance d'activité chez les émergents disposant de bas coûts sociaux (produits raffinés indiens, aciers chinois). L'aluminium est produit par les pays disposant d'énergie à bas coût et la Chine. Le ciment et l'automobile changent à l'échelle de la planète, la Turquie, la Thaïlande, le Maroc sont sur la carte.

L'autre mouvement est la remontée désormais de la chaîne de valeur par les producteurs de matières premières, passés du brut ou semi-fini, du semi-fini au fini. Les producteurs veulent valoriser leur bois, nickel, phosphate, bauxite, pétrole... Ces dernières années, la Russie a modernisé son parc et surtout les pays du Golfe persique ont créé des super raffineries. En retour, c'est le tissu européen qui s'est contracté à coup de fermetures (y compris dans les ports) devant la concurrence globale et la baisse de consommation continentale. Au final, ce sont des flux qui changent (moins de brut, plus de raffinés) sur les mers et dans les ports. L'organisation continentale du raffinage, du stockage et de la distribution change donc.

Les mutations industrielles ont des conséquences pour les ports européens. La destruction du tissu industriel touche aussi les ports : raffineries ici et là, aluminerie en Sardaigne, usine automobile à Anvers, aciérie en Angleterre, usines d'engrais à Nantes... Les ports et leur territoire perdent beaucoup. La fin de certains flux en a fait apparaître d'autres, souvent dans d'autres ports spécialisés.

Le premier géant, l'*Emma Maersk* en 2006 (photo ISEMAR)



Flotte et navires

Entre 1995 et 2015, le nombre de navires de plus de 300 tonnes brutes est passé de 36 250 à 50 400 unités (40%). La capacité d'emport (tpl) a progressé plus fortement et notamment dans la période récente, doublant entre 2004 et 2015. Néanmoins, par secteur, les choses sont variables, celle des pétroliers a évolué lentement, car la demande n'a pas explosé, mais s'est réorganisée. La capacité de la flotte vraquière a été multipliée par trois en vingt ans et celle des porte-conteneurs par huit ! Le résultat c'est une flotte mondiale pléthorique.

La question centrale depuis que les marchés sont devenus difficiles en 2008 c'est la maîtrise de la surcapacité. Les promesses d'un avenir radieux d'une économie globale, un excès d'optimisme et une bonne dose de spéculation ont amené les propriétaires à multiplier les commandes, aidés par des chantiers qui ont vu devant eux un marché très dynamique et ont été entraînés dans des excès³.

En tout cas le bilan est clair. La surcapacité noie tous les secteurs. Dans le conteneur, entre 1995 et 2015, la flotte a été multipliée par 9 alors que le trafic ne l'a été que de 4,5. La croissance des vraquiers s'est retrouvée embourbée par les commandes pléthoriques de 2007 et 2008. Le résultat de ces commandes ce sont les bas niveaux des taux d'affrètement depuis 2009. Il en va de même des prix du transport rognant la rentabilité des compagnies et leur viabilité. Peu de secteurs maritimes ont échappé aux phénomènes de la surcapacité. Chaque éclaircie est souvent annihilée par un retour aux commandes. Les prix bas de la construction navale sont une tentation séduisante pour les armateurs. Depuis dix ans, la construction navale fait le yoyo avec des bonnes (2007, 2010, 2013, 2015) et des mauvaises années (2008, 2009, 2012, 2014, 2016).

L'une des marques de ces dernières années est la course au gigantisme. La recherche des économies d'échelle est au cœur de la croissance des navires. En 1997, les plus

³ Cette industrie lourde reste dans une marge grise du financement par les Etats au point que l'OCDE a renoncé à y mettre de l'ordre

grands porte-conteneurs étaient tout juste post-panamax (6 600 evp). En 2006, l'*Emma Maersk* ouvre le temps des maxi PC. Onze ans plus tard, la taille a doublé avec les livraisons des premiers 20 000 evp. Le gigantisme touche aussi d'autres secteurs, les minéraliers géants de Vale, les méthanières Q Max du Qatar, les car-carriers, les paquebots... À la question, y a-t-il une limite ? Le bon sens dit que le format maximum pour l'accessibilité des ports est 16 m de tirants d'eau et 400 m de long. Les gabarits en hausse se sont avérés une contrainte pour les ports. Le port en eau profonde est devenu la norme.

Depuis 20 ans, le développement portuaire a été remarquable. En Europe, ce sont les extensions d'Anvers, de Rotterdam, du Havre, de Barcelone ; les nouveaux terminaux de Wilhelmshaven, Sines et Londres. On pourrait citer Ust Luga en Russie, Tanger Med au Maroc, Ngqura en Afrique du Sud, Cai Mep au Vietnam. Après l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est et l'Inde, c'est l'Afrique qui est touchée par la modernisation portuaire avec des géants chinois du BTP et des ports.

Le gigantisme a touché aussi les deux grands canaux. Panama a mis en service en 2016, après 11 ans de travaux (4,5 Mds \$), ses nouvelles écluses en créant un format newpanamax (13 000 evp pour un PC). L'Égypte a dépensé le double pour une seule année de travail pour fluidifier le canal de Suez. Dans un cas comme dans l'autre, les effets sont relativement faibles sur le commerce maritime, car en fait les routes maritimes sont matures.

Pavillons et armateurs

Le monde maritime est un espace de compétition impliquant les sociétés de transport, de manutention et de logistique mais aussi les registres. De nombreux états tirent des profits de l'enregistrement des navires. Les pays de tradition maritime tentent de préserver leur flotte non sans coûts (taxe au tonnage, net wage). La tendance de fond du recours aux registres libres s'est accentuée depuis 20 ans dans le sillage de la croissance de la flotte. Entre 2000 et 2015, la flotte sous registres libres a été multipliée par trois.

Le pavillon est une chose, le contrôle économique en est une autre. Entre 2000 et 2015, la flotte des acteurs européens a doublé, mais celle des Asiatiques a triplé. L'Europe garde le leadership, mais l'écart entre les deux grandes polarités du transport maritime s'est réduit. Derrière, le contrôle économique ce sont des armateurs. Les Grecs ont préservé leur force dans le pétrole et les vracs secs. Leur flotte a été dédoublée en une dizaine d'années. En parallèle, les Norvégiens et les Britanniques n'ont guère progressé. L'évolution européenne tient beaucoup à la conteneurisation. Quatre pays ont doublé leur flotte (en tpl) : l'Allemagne des propriétaires de

navires, le Danemark, l'Italie et la France via leurs géants des lignes régulières. Ces 20 dernières années, ces trois grands leaders du conteneur n'ont fait que renforcer leur leadership. MSC n'a pratiqué que la croissance interne par l'acquisition de navires. Maersk et CMA CGM y ont ajouté des acquisitions. Le n°1 mondial a avalé par deux fois son premier concurrent (SeaLand, P&O Nedlloyd). CMA CGM a repris presque une dizaine de compagnies, dont APL.

Une première phase de fusions & acquisitions s'était déroulée à la fin des années 90 dégageant pour 15 ans un marché d'une vingtaine d'armements européens et asiatiques dont certains s'étaient organisés en alliances. Le grand ralentissement des marchés conteneurs à partir de 2011 a bouleversé l'offre conteneurisée lancée dans une politique d'équipement massive. La surcapacité demande de la rationalisation des flottes (démolition, désarmement) mais aussi de l'offre. D'où d'abord une vaste réorganisation des alliances (2M, Ocean Alliance, G6). Néanmoins, l'ampleur de la crise restait forte.

Le résultat a été en 2016 une véritable saignée chez les armateurs. Pour différentes raisons, le gouvernement de Singapour a lâché APL, celui de Pékin a obligé la fusion de Cosco et CSCL, Séoul n'a pas sauvé Hanjin, les pays du Golfe ont accepté la fusion de UASC avec Hapag Lloyd. En Allemagne, la famille propriétaire de Hamburg Süd s'est désengagée du secteur au profit de Maersk. Au Japon, les trois grands vont créer un joint-venture commun pour le conteneur. Tout cela se produit dans une reconfiguration en 2017 des alliances (2M, Ocean Alliance, The Alliance) avec un nombre réduit d'opérateurs.

La crise maritime liée à la surcapacité (péché originel désormais vieux de 10 ans) produit des effets, une réduction de l'offre par la manière la plus drastique c'est-à-dire par la disparition d'armateurs. Un rapport récent du BIMCO envisageait récemment une consolidation de l'offre dans les vracs avec un nombre réduit d'armateurs avec des flottes plus nombreuses pouvant mieux peser sur le marché notamment face à des géants de l'énergie, de l'industrie et du *trading*. Les contextes réglementaires et financiers deviennent restrictifs. C'est sans doute une marque du transport maritime de demain, plus consolidé qu'atomisé, plus opérationnel que spéculatif. Un transport plus compact pour répondre à un monde global dominé par des mégas compagnies de tous ordres (extracteurs, industriels, traders, distributeurs) évoluant dans une grande incertitude économique.

Paul TOURET