

## Grande-Bretagne, état des lieux maritime à l'heure du Brexit

*Au printemps 2019, la Grande-Bretagne entre dans une nouvelle période politique et économique en sortant de l'UE. S'il est difficile de dire ce que seront les prochains mois et années, l'ISEMAR se propose de brosser un large tableau de tout ce qui fait les industries maritimes et portuaires de la nation historiquement la plus liée à mer d'Europe et du monde. En effet, à la fois système insulaire et foyer d'origine du commerce maritime moderne, la Grande-Bretagne va entrer dans un monde nouveau du point de vue des échanges. Cela concerne l'environnement énergétique, le fonctionnement portuaire et les liens rouliers avec le continent. La GB maritime va aussi être affectée par le Brexit, car si le shipping reste à l'échelle globale, être dans l'UE n'était pas une chose neutre et il est probable que le centre maritime majeur qu'est Londres va perdre un peu de sa splendeur.*

### Les énergies

Dans les années soixante-dix, l'exploitation des hydrocarbures offshore de mer du Nord a permis à la Grande-Bretagne de disposer de ressources énergétiques domestiques abondantes. Néanmoins, les productions de gaz comme de pétrole ont chuté ces dernières années. Ainsi, l'extraction du pétrole qui était de 130 Mt/an dans les années 90 ne représentait plus que 46 Mt en 2017. Une centaine de champs a cessé ou va cesser de produire entre 2015 et 2020. Le secteur a été touché par le ralentissement mondial de l'industrie offshore. Les observateurs notent tout de même que l'obligation de rationalisation a permis de la rendre plus compétitive. Le coût social reste important avec 13 000 emplois directs perdus sur 41 000 en quelques années.

La consommation pétrolière est de 73 Mt/an et le pays a maintenant perdu son indépendance pétrolière impliquant des importations de brut. Les données de l'OPEP et de BP pour 2017 indiquent 46 Mt de pétrole brut exportés (deux fois moins qu'il y a 15 ans) et 52 Mt importés. Comme pour tous les pays, s'ajoutent des flux de produits raffinés dans les deux sens (90 Mt en tout). Le mouvement de contraction du raffinage touche la GB avec en 10 ans un tiers de capacité comme de production en moins. Trois raffineries ont fermé entre 2009 et 2014.

La réduction de la production gazière britannique est encore plus importante. Avec 36 Mt en 2017 contre 97 Mt

en 2001. Là encore, la consommation nationale reste importante (68 Mt). La GB est devenue l'un des principaux importateurs européens (tout en exportant un peu). Majoritairement, l'importation est alimentée par les gazoducs sous-marins de Norvège et terrestres de Russie via la Belgique (30 Mt). Le GNL<sup>1</sup> est dès lors marginal avec 5 Mt (pratiquement que d'origine qatarie).

Le charbon a longtemps été une source majeure pour la production électrique et l'apport de charbon par voie de mer nourrissait les centrales portuaires. Au maximum, avant la crise de 2008 et avec l'épisode post Fukushima (revente du gaz en Asie et achat de charbon américain), le charbon thermique a atteint les 40 Mt. Il est aujourd'hui réduit à une part congrue de 5 Mt en raison de la progression des énergies renouvelables. Sept centrales ont été fermées ou converties et 7 le seront d'ici 2025 selon la volonté du gouvernement. Le charbon coke (3 Mt) subit lui le recul de l'activité sidérurgique.

Le dernier volet énergétique britannique concerne l'émergence rapide des énergies marines renouvelables (EMR). Décidée dès la fin des années quatre-vingt-dix, la dynamique politique britannique s'est faite en deux vagues ("tour") d'équipement en champs. A la fin 2018, les 39 champs de 1975 turbines représentaient 8,183 MW de puissance soit le premier pays au monde et 44% de la capacité européenne. L'ambition déclarée en mars 2019 pour 2030 est de 30 GW pour produire 30% de l'électricité du pays.

Les espaces maritimes peu profonds de mer du Nord et de mer d'Irlande sont largement dotés en champs d'éoliennes. Déjà deux ports ont profité de cette nouvelle industrie maritime pour devenir des sites majeurs, Belfast et Grimsby (Est). Des ports mineurs deviennent eux des petites plates-formes logistiques des EMR comme Blyth au Nord et Great Yarmouth au Sud-Est.

Pour les énergies, les effets du Brexit seront forcément limités puisqu'il s'agit, en grande partie, de marchés internationaux même si les produits raffinés sont échangés avec l'UE. Par ailleurs, l'industrie des EMR s'est directement implantée en GB pour répondre au premier marché européen.

<sup>1</sup> Deux terminaux à Milford Haven (Pays de Galle), un à l'embouchure de la Tamise à Isle of Grain. L'unité de regazéification de Teesport n'a fonctionné qu'entre 2007 et 2015.

## L'organisation portuaire

Le territoire insulaire de GB est naturellement entouré de ports assurant les liaisons avec le monde, le continent de l'Espagne à la Norvège et avec les autres îles (Irlande, Man, Guernesey, Jersey, Orcades, Shetland). Le pays possède un vaste système portuaire, mais qui n'est pas unifié juridiquement. Les trust ports sont des ports d'Etat dans lequel l'Etat est faiblement présent. C'est notamment le statut de Londres, Douvres, Milford Haven, Tyne Port. Sous le gouvernement Thatcher des années 80, la privatisation de British Rail (port de ferry), de British Transport Docks Board et de quelques grands ports a créé des ports privés<sup>2</sup>. Reste enfin, une poignée de ports municipaux dont le plus grand est Portsmouth.

Grossièrement, le pays compte dix ports principaux en comptant Belfast en Irlande du Nord. Six peuvent être qualifiés de ports généralistes : Grimsby & Immingham, Londres, Southampton, Liverpool, Tees & Hartlepool (Newcastle), Forth (Édimbourg). Trois autres sont dans des spécialités massives : le ferry pour Douvres, la conteneurisation pour Felixstowe et les hydrocarbures pour Milford Haven. Au niveau au-dessous, en termes de trafics, il s'agit des ports de Glasgow (Clyde), de Hull, de Bristol, ainsi que le port sidérurgique de Port Talbot et Midway l'avant-port de la Tamise.

En termes de conteneurisation, les statistiques du système portuaire britannique annoncent pas moins de 10,2 M d'evp en 2017 une partie étant transbordée par Felixstowe et London Gateway amenant à un double comptage. Avec le Brexit, on peut imaginer que les trafics britanniques seront traités directement en plus grand nombre par les ports insulaires. Au-delà, la question repose sur les liens commerciaux de la GB, statu quo avec l'UE ou choix de nouveaux partenariats forcément plus océaniques ?

### Trafics des ports britanniques en 2017

	Tonnages	M evp	Un. de fret
Grimsby & Immingham	54 034 000	380 000	0,873
Londres	49 900 000	2 431 000	0,537
Southampton	34 471 000	1 995 000	-
Liverpool	32 541 000	760 000	0,573
Milford Haven	31 990 000	-	0,068
Felixstowe	29 028 000	4 161 000	0,265
Tees & Hartlepool	28 447 000	352 000	0,122
Forth	27 544 000	236 000	0,028
Douvres	26 223 000	-	2,892
Belfast	18 226 000	215 000	0,539

Source DFT

<sup>2</sup> Associated British Ports Holdings Plc. (ABP) est le propriétaire notamment de Southampton, Swansea, Port Talbot, Hull, Grimsby & Immingham...). Les autres acteurs privés sont notamment Peels Ports (Liverpool), Forth Ports (Ecosse) et Bristol Port Company

Le port dominant est de loin Felixstowe complémentaire du Range Nord continental. Le deuxième port était traditionnellement le port du Sud, Southampton. Londres a pris cette place avec son nouvel avant port en eau profonde sur l'emplacement d'une ancienne raffinerie. Le London Gateway (2013) offre enfin à la capitale le grand terminal qu'elle méritait depuis les années soixante récupérant au passage les trafics de Medway. Les autres ports britanniques sont de taille plus modeste et ne bénéficient pas de liaisons océaniques. L'ambition du port de Liverpool reste entière avec un nouveau terminal adapté aux grands navires en 2016.

Du point de vue des terminaux, l'internationalisation de la manutention britannique est passée par l'achat à la fin des années quatre-vingt-dix de HPH (Felixstowe, Thamesport / Medway) puis la reprise de P&O Ports par DPW (Southampton, London Gateway). Les positions britanniques sont celles des terminaux en propres d'ABP, de Bristol Port Co., de Peels Ports (Liverpool, Glasgow) et de Forth Port (Londres Tilbury, Grangemouth).

Un autre secteur d'importance se situe dans les véhicules neufs. La GB est le quatrième producteur de véhicules d'Europe ce qui amène des flux massifs d'exportation (1,33 M d'unités). En retour, le pays importe à peu près le même volume (1,6 M). Les trafics se répartissent tout autour du pays (Grimsby, Southampton, Bristol, Tyne, Londres). Là encore, le Brexit va avoir un impact négatif sur les flux de véhicules, à l'import avec une contraction de la demande (déjà visible en 2018) et à l'export par les nouvelles barrières douanières qui vont pénaliser la production britannique. Plusieurs constructeurs réduisant leur production outre-Manche.

Le lien fondamental du transmanche, port de Cherbourg



Photo ISEMAR

### Le roulier, lien indispensable et risque de thrombose

Le marché roulier est fondamental pour la Grande-Bretagne ainsi qu'à l'Ouest pour la République d'Irlande et l'Irlande du Nord. Nonobstant la concurrence du tunnel sous la Manche puis le développement de l'aérien *low cost*, les ferries sont restés un lien important entre la GB

et le continent. En 2016, le flux des passagers a représenté 18,9 M., 80% sont des Britanniques.

L'activité roulière dépend de la conjoncture. Avant le vote du Brexit, le principe était que, quand l'économie britannique allait bien, les échanges avec le continent étaient dynamiques, mais l'aisance des Britanniques se traduisait par un tourisme<sup>3</sup> pour des destinations lointaines et qui profitait à l'avion. Quand l'économie ralentissait, les Britanniques optaient pour l'Europe et empruntaient les ferries. Les flux fret étaient alors moins dynamiques.

L'un des résultats immédiats du vote de juin 2016 fut la chute de la livre (-20%) impactant la demande de fret, mais surtout entaillant la confiance des Britanniques en grevant leur pouvoir d'achat. En 2017, le trafic des passagers a baissé à Douvres de 10% tout en restant relatif dans les ports belges, néerlandais et de la Manche. L'année 2018 a montré des trafics quasi stables, rien ne changeant à Douvres et dans les ports de la Manche les mouvements ont été marginaux (+1% ou -1%).

**Trafics rouliers en 2017**

	M Passagers	M un. de fret
mer du Nord (Belg, PB, All, Dk)	2, 2	2,416
Pas de Calais (France)	11,7	2,892
Manche (France)	2,8	0,222
Manche (Iles Anglo-Normandes)	0,2	Nd
mer d'Irlande (Rép. d'Irlande)	2,7	0,845
mer d'Irlande (Irlande du Nord)	2	0,933
mer d'Irlande (Man)	0,5	Nd

Sources DfT

Pendant deux décennies, l'aisance économique de la GB a permis une croissance régulière des flux rouliers entre le continent et l'île. A Calais le passage rapide, aux ports belges et néerlandais les frets industriels du Nord de l'Europe et le non accompagné, dont des conteneurs mis sur châssis. A la Manche des trafics français et de la péninsule ibérique. Le bilan du fret doit être mis en regard avec la croissance du PIB britannique de plus en plus léthargique, +1,4% en 2018, le niveau le plus bas depuis six ans. L'économie paye déjà clairement le Brexit. Á Douvres, depuis 2015 le trafic était en croissance alors qu'il reculait sur l'ensemble de la façade des ports de la Manche.

La sortie de l'UE pose maintenant plusieurs questions. La première est liée directement à l'évolution de la conjoncture économique et à celle de la devise anglaise sous pression face aux incertitudes. Les analystes gagent sur une chute supplémentaire ce qui réduira encore le

pouvoir d'achat international des Britanniques. La parité euro/livre encore plus défavorable pourrait bénéficier aux produits britanniques exportés qui gagneraient en compétitivité, mais se pose alors la question du cadre douanier incertain pour l'instant.

La dernière interrogation, et pas des moindres, repose sur la capacité des ports britanniques à gérer une "frontière portuaire". On pouvait imaginer la reconstruire mais la première tendance serait la simplification douanière pour favoriser les flux tout en favorisant l'étalement portuaire pour éviter la thrombose de Douvres et ne pas faire du Kent un goulet d'étranglement. Une partie de l'incertitude repose sur la répartition future Manche / Détroit / mer du Nord. Au début 2019, le ministère des transports a annoncé une politique d'aide de déploiement plus large des offres maritimes en faveur de Brittany Ferries et DFDS pour favoriser les lignes de Manche et mer du Nord.

Enfin, s'ajouteront des effets sur les échanges avec l'Irlande. La première question tourne autour du maintien des échanges économiques entre les deux îles. Ce qui aurait un effet sur les 700 000 remorques entre les deux rives de la mer d'Irlande. Dans ce chiffre se trouvent aussi des frets avec l'Irlande du Nord qui transitent par Dublin et qui seront réorientés vers Belfast. Dernier changement avec l'avenir des 150 000 ensembles routiers transitant via la GB qui demain partiront (en partie) de ports continentaux pour des liaisons directes plus ou moins longues en non accompagné.

### Registre, flottes et armateurs

Fondateur du plus grand empire colonial et parmi les pionniers du commerce maritime moderne, la GB est une grande nation maritime même si en Europe, Grecs, Scandinaves et Allemands ont dépassé depuis longtemps le shipping britannique. Selon ISL, le registre britannique (UKSR) était en 2017, avec 14,5 M de tonnes de ports en lourd, le sixième registre européen. L'UKSR registre est généralement considéré comme économiquement "favorable" pour les armateurs, néanmoins depuis 1984, le registre de Man est devenu le "registre bis". Il pèse même depuis 2010 plus que l'UKSR. Au-delà de Man, les autres dépendances de la couronne britannique d'Europe (Guernesey, Jersey) et les territoires d'outre-mer<sup>4</sup> sont dotés d'un registre maritime, mais sont considérés comme Britanniques (Red Ensign Group).

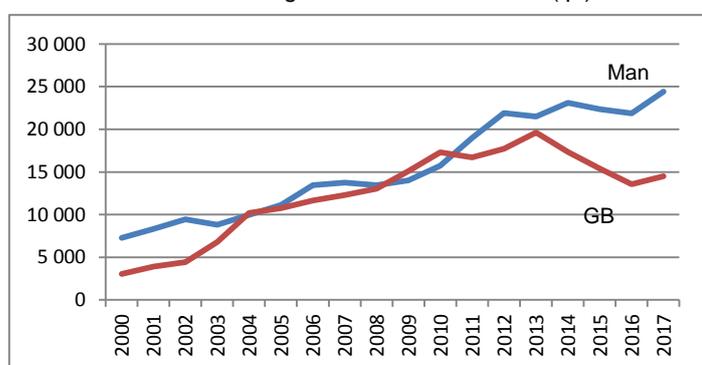
<sup>3</sup> Les Britanniques représentent le deuxième marché européen (2 M, 15%) notamment en embarquements à Southampton (1,1 M).

<sup>4</sup> Gibraltar, Anguilla, Bermudes, Iles Vierges, Caïmans, Iles Moulines, Montserrat, Sainte-Hélène, Turks et Caïcos. Une partie des registres est limitée à des petits navires mais représente l'important secteur du yachting. Seul le registre principal, Iles Vierges, Caïmans, Iles Bermudes, Gibraltar et Man peuvent immatriculer les unités principales.

Après des années de croissance face à la concurrence européenne, l'UKSR a entamé un recul en 2014. Il était néanmoins considéré par des armateurs comme une bonne solution dans le cadre de la taxe au tonnage européen. Le Brexit change les choses et ainsi CMA CGM va rapatrier dans l'UE ses navires britanniques. ACL filiale de l'Italien Grimaldi fera de même. Les armements scandinaves Stean et Stolt-Nielsen y réfléchissent. Plus surprenant P&O a choisi Chypre pour maintenir son régime fiscal dans l'UE.

La réaction du UKSR sera sans doute de chercher une place de pavillon international compétitif, mais il ne peut rien contre le principe de la taxe au tonnage des pays européens qui n'autorise que des registres de l'UE. Les effets du dépavillonnement ne se verront pas ces prochains mois.

Evolution des registres de GB et de Man (tpl)



Source ISL

Le contrôle économique britannique de la flotte de commerce est le 14<sup>e</sup> au monde et le cinquième en Europe. Les trois quarts de ce contrôle de navire se réalisent sous des pavillons étrangers, avec essentiellement des pétroliers et des vraquiers traduisant sans doute des intérêts étrangers localisés en GB.

La plus grande compagnie maritime britannique fut longtemps P&O. La partie conteneurs fusionnée avec le Néerlandais Nedlloyd est passée en 2005 sous le giron de Maersk. La branche roulière liée à P&O Ports est depuis 2006 propriété émiratie (intégrée à DPW qu'en 2019) tout en incarnant toujours la compagnie nationale de ferry. P&O Croisière et Cunard sont des branches de l'Américain Carnival, Marella Croisière (ex Thomson Croisière) de l'Allemand TUI. Dans le conteneur, restent deux petits acteurs<sup>5</sup>, Borchard Lines et BG Freight (groupe Peels Port). Le roulier domestique compte pour les îles (Caledonian Mac Brayne, Condor Ferries, Steam Ferries) et le fret de mer d'Irlande (Seatruck Ferries).

<sup>5</sup> Mac Andrews depuis 2002 sous le contrôle français de CMA CGM mais bientôt dissoute dans Containership. Africa Express Line enregistrée en GB est la filiale de la Compagnie Fruitière.

## La place maritime de Londres

Il ne va pas sans dire que la cité de la Tamise fut la première capitale du monde maritime moderne grâce à la puissance coloniale et commerciale de la GB. À côté des intérêts puis des compagnies maritimes se sont développés les marchés de la classification (1760), l'assurance (1688), P&I Club (1854), la bourse maritime (1744), le courtage (1674), l'information (1734). Restent encore à Londres aujourd'hui des figures de l'industrie maritime que sont les bourses de fret (Baltic Exchange) et d'assurance (Lloyd's of London), la classification (Lloyd's Register), les courtiers (Clarkson, Gibsons, Braemar...), les consultants (MDS, Drewry), les titres de presse professionnelle (Lloyd List, Seatrade Maritime Review, Fairplay).

Le poids du Londres maritime reste important. La cour d'arbitrage maritime (London Court of International Arbitration) réalise la moitié des conciliations mondiales. Selon le lobby britannique "Maritime London", en matière d'assurance, la GB occupe la première place mondiale avec 35M des contrats de prime d'assurance et 60% des P&I Club. La place de Londres représente à la fois un quart de l'activité mondiale de courtage de navires et un quart du conseil juridique spécialisé. De même, London maritime estime que le poids du consulting est à 13% et de la finance à 10% (en baisse ces dernières années). La place de Londres concentrerait 11 000 emplois directs et un poids économique de 1,6 Mds € de valeur ajoutée.

L'étude annuelle "Leading Maritime Nations of the World" (Menon Economics, DNV GL) donne le rang des grandes villes où se concentrent les industries maritimes par secteur. La place la plus éminente pour Londres reste pour le domaine "Maritime, Finance, Law" avec la première place pour l'assurance, la seconde pour l'expertise légale et la sixième pour la finance. Ainsi, Londres bénéficie encore de son avantage historique lié à l'assurance et au domaine juridique. Le secteur du ship management, qui n'est plus qu'à la sixième place mondiale marque un relatif déclin britannique.

Avec le Brexit, beaucoup d'acteurs sectoriels du Londres maritime préfèrent être localisés dans l'UE, on remarque donc dans l'assurance des réimplantations à Dublin, Bruxelles ou Luxembourg. Un phénomène qui touche la finance dans son ensemble et donc celle du shipping dans sa mouvance. Ainsi, pour le maritime comme pour d'autres activités, l'intérêt du Brexit n'est pas évident à court terme et même plutôt préjudiciable. A la GB de se réinventer... bon vent à elle.

Paul TOURET