

RAPPORTS

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction
des Affaires
maritimes

Mission
de la Flotte
de Commerce

Mars 2015

Analyse de la conjoncture économique : le transport et les services maritimes

2^e semestre 2014



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

Contacts :

Adam KAPELLA, Murielle MORVAN, Sokhetra JOSSET

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
Direction des Affaires maritimes/Mission de la Flotte de commerce

Tél. : +33 (0)1 40 81 73 18 - Tél. : +33 (0)1 40 81 73 22

Email :

adam.kapella@developpement-durable.gouv.fr
murielle.morvan@developpement-durable.gouv.fr
sokhetra.josset@developpement-durable.gouv.fr

Référence Bibliothèque National de France : ISSN : 2269 - 9139

Note liminaire

En application du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, et notamment son article 5.3.5, la Mission de la Flotte de commerce assure le suivi des entreprises armant des navires de la flotte de commerce et des questions économiques liées à leur activité.

La Mission de la Flotte de Commerce

La Direction des Affaires maritimes élabore et met en œuvre la politique maritime de la France dans le domaine du transport maritime. La Mission de la Flotte de commerce, placée auprès du Directeur de la Mer, est en charge de la promotion du développement du pavillon national, de l'encadrement des activités liées à la propriété et à l'exploitation des navires, du soutien à la flotte de commerce et de services.

Dans le cadre de ses attributions, la Mission assure un suivi permanent des évolutions du secteur du shipping français. Elle collecte les données concernant l'état de la flotte de commerce sous pavillon français et édite les documents statistiques selon une périodicité semestrielle.

Ce volet de veille statistique s'accompagne d'un travail d'analyse économique des différents secteurs du transport maritime (transport conteneurisé, transport de vrac sec et liquide, transport de passagers), qui donne lieu à une publication semestrielle prenant en compte le contexte national et mondial dans lesquels évolue le transport maritime. Les deux volets « statistiques » et « économie » fournissent l'ensemble des éléments qualitatifs et quantitatifs nécessaires à évaluer, à travers le positionnement des compagnies françaises face à la concurrence internationale, le degré de réalisation des objectifs de promotion de l'emploi et de la compétitivité du pavillon.

Sommaire

Éditorial	7
1.1 Contexte économique global	9
Conjoncture mondiale.....	9
Commerce mondial	10
Evolution des cours des carburants	11
1.2 Situation économique globale du secteur du transport maritime	13
2. Éléments de conjoncture par secteur de transport	14
2.1 Transport de conteneurs	14
2.2 Transport de vrac secs	18
2.3 Transport pétrolier et de gaz	20
2.4 Transport maritime de courte distance	24
2.4.1 Les liaisons transmanche	25
2.4.2 Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse	27
2.4.3 Les autoroutes de la mer	27
2.5 Les activités dans le secteur de la croisière	27
2.6 Les activités de services maritimes	28
3. L'assurance et le financement	30
3.1 Assurance	30
3.2 Financement	30
4. Conclusion	32

Éditorial

Le second semestre 2014 a principalement été marqué par une baisse spectaculaire des cours du pétrole de plus de 50 %. Peu d'analystes l'avaient anticipée dans un contexte économique global qui n'avait pas fondamentalement changé sur l'ensemble de l'année. Ce contre-choc devrait sensiblement affecter les dynamiques constatées dans l'analyse de la conjoncture du transport maritime.

En ce qui concerne la flotte de transport, les effets se mesureront rapidement. La baisse des charges opérationnelles est susceptible de profiter aux compagnies maritimes. De même, l'augmentation prévisible du pouvoir d'achat des consommateurs en résultant pourrait relancer la croissance et la demande de transport de marchandises sur les grandes lignes internationales. Cette baisse soulage opportunément les armateurs qui appréhendaient le passage à 0,1 % au 1er janvier 2015 des zones contrôlées d'émissions atmosphériques de soufre (Manche et Mer du Nord) puisque les cours des carburants désulfurés sont passés sous le coût du fuel lourd enregistré il y a seulement six mois.

Inversement, c'est le dynamisme des activités dans les secteurs pétroliers (prospection sismique, offshore profond) qui pourrait à terme être affecté dans ses résultats et ses investissements alors que les flottes de services assuraient jusque-là la croissance du pavillon national.

Cette nouvelle donne peut durer un temps que nul ne peut déterminer, et retarder la reprise des cours à moyen terme : les opérateurs auront à arbitrer entre des stratégies diversifiées pour accroître leurs marges ou conquérir de nouvelles parts de marché en 2015, engager ou non des investissements pour des navires plus performants, innover ou jouer la prudence.

La Directrice des Affaires Maritimes



Régine BREHIER

1.1 Contexte économique global

Conjoncture mondiale

Les signes d'altération de la croissance mondiale qui s'annonçaient au premier semestre se sont traduits par un ralentissement continu de celle-ci avec un taux annuel réalisé de 3,3 %. L'atonie européenne et le plafonnement asiatique s'étaient confirmés même si la croissance américaine a enregistré de robustes performances. Dans ce sillage, les économies émergentes ont également donné des signaux d'alerte et la disparité des situations pourrait fragiliser à terme les pôles de croissance. En revanche, la baisse des cours du pétrole devrait avoir un impact positif sur le PIB mondial de l'ordre de 0,3 % à 0,7 % en 2015.

Après la contraction passagère observée début 2014, les États-Unis ont poursuivi une dynamique entraînant également le Canada sur un taux annuel de 2,4 %. Le marché du travail s'est amélioré, le désendettement des ménages et la baisse sensible des prix du pétrole ont relancé la consommation. Le redressement du marché du logement et le renforcement du dollar attirent les investisseurs étrangers. Les perspectives de l'activité économique sont optimistes pour 2015, au point d'avoir conduit le FMI à relever ses projections de croissance (Perspectives Économiques Mondiales - PEM). Profitant de la modération de l'ajustement des finances publiques et du soutien persistant d'une politique monétaire accommodante, en dépit de la hausse attendue des taux d'intérêt et de la remontée du dollar, la croissance devrait dépasser 3 % en 2015 – 2016.

Dans la zone euro, la croissance a été légèrement plus faible que prévu au troisième trimestre de 2014, principalement à cause de la faiblesse de l'investissement, tandis que l'inflation a continué de baisser. L'activité devrait être soutenue par la baisse des prix du pétrole, un nouvel assouplissement de la politique monétaire, une politique budgétaire plus neutre et la dépréciation récente de l'euro dont la compétitivité s'est renforcée face au dollar (de 1,31 \$ à 1,18 \$). Mais ces facteurs pourraient être compensés par l'affaiblissement des investissements qui s'explique en partie par le ralentissement de la croissance dans les pays émergents, aux dépens des secteurs exportateurs. La reprise devrait ainsi être un peu plus lente que celle des dernières estimations d'octobre, avec une croissance annuelle de 1,2 % en 2015 et de 1,4 % en 2016.

En France, le PIB n'a augmenté que de 0,1 % au dernier trimestre 2014. Comme en 2012 et en 2013, la croissance de l'économie française est restée modeste en 2014 (+0,4 %) du fait de l'atonie de la demande intérieure dans sa double composante (consommation des ménages et investissements). L'économie française est bien moins dynamique que celle de l'Espagne, du Royaume-Uni ou de l'Allemagne. Contrairement à la France, l'économie allemande a nettement progressé au dernier trimestre de 2014 (+0,7 % par rapport au trimestre précédent) grâce à la hausse de la demande intérieure, aux investissements dans le BTP, et aux exportations (avec un nouveau record établi à 1,01 Md€, en progression de 3,7 % sur un an). En 2014, le PIB allemand a augmenté de 1,6 %.

Au Japon, l'économie s'est retrouvée techniquement en récession au troisième trimestre de 2014. La demande intérieure privée ne s'est pas accélérée après le relèvement du taux de la taxe sur la consommation au trimestre précédent en dépit de l'augmentation des dépenses d'infrastructures. La réaction des autorités - assouplissement quantitatif et qualitatif supplémentaire de la politique monétaire et report du deuxième relèvement du taux de la taxe à la consommation - pourrait contribuer à un rebond progressif de l'activité. Conjuguée à la baisse des prix du pétrole et à la dépréciation du yen, elle pourrait porter la croissance au-dessus de sa tendance en 2015 – 2016.

Dans les pays émergents et les pays en développement, la croissance devrait rester plus ou moins stable à 4,3 % en 2015 et passer à 4,7 % en 2016 : des taux inférieurs à ceux prévus dans les PEM d'octobre 2014. Trois facteurs principaux expliquent ce fléchissement.

Le ralentissement de la croissance en Chine se poursuit. La croissance de l'investissement en Chine a encore fléchi au troisième trimestre de 2014, et les indicateurs avancés laissent entrevoir un ralentissement supplémentaire à l'avenir. Après avoir soutenu activement la croissance en maintenant des objectifs annuels supérieurs à 7,5 %, les autorités cherchent davantage à réduire la vulnérabilité causée par la croissance rapide du crédit et de l'investissement. Ces efforts de consolidation amènent les autorités à moins réagir au ralentissement de fond. Un fléchissement de la croissance chinoise aura aussi des effets importants dans la région comme en attestent les révisions à la baisse de la croissance dans une bonne partie des pays émergents d'Asie. En Inde, cependant, les prévisions de croissance sont plus ou moins inchangées. L'affaiblissement de la demande extérieure est compensé par l'amélioration des termes de l'échange qui résulte de la baisse des prix du pétrole. Un redressement de l'activité industrielle et de l'investissement après les réformes qui ont été menées est à noter.

Une détérioration sensible des perspectives en Russie est liée aussi bien à la situation géopolitique en Ukraine et aux sanctions qui frappent les capacités d'investissement russes qu'à la fuite des capitaux qui s'est encore accélérée (le rouble a perdu 40 % de sa valeur en 2014). L'impact de la baisse des cours du pétrole est un phénomène majeur puisqu'il atteint l'ensemble du fonctionnement de l'économie russe et la redistribution des revenus d'exportation qui reposaient sur des hypothèses de prix des produits énergétiques construites sur un baril à 100\$.

Des révisions à la baisse de la croissance potentielle touchent les pays exportateurs de produits de base. Dans beaucoup de pays émergents et de pays en développement exportateurs de produits de base, le rebond attendu de la croissance est soit plus faible, soit retardé par rapport aux projections d'octobre 2014. Il est prévu que la baisse des prix du pétrole et d'autres produits de base (fer, cuivre, etc.), pèsera plus lourdement sur les revenus réels et la croissance à moyen terme. Par exemple, les prévisions de croissance pour l'Amérique latine et les Caraïbes ont été ramenées à 1,3 % en 2015 et à 2,3 % en 2016. À cet égard, l'économie brésilienne a enduré concomitamment la baisse des cours du pétrole, une dépréciation de sa monnaie et un ralentissement de la demande chinoise en matières premières.

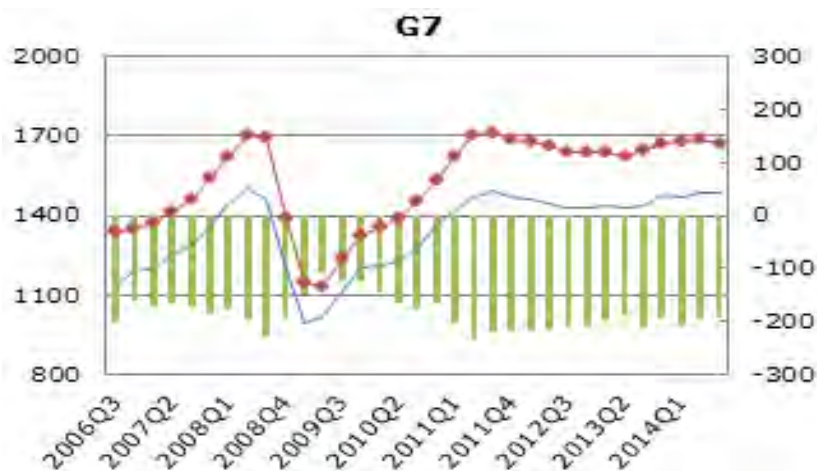
Commerce mondial

Selon l'OCDE, les exportations de marchandises des économies du G7 et des BRIICS¹ ont atteint 2 424,7 Md\$ au troisième trimestre 2014, en progression de 1,6 % en glissement trimestriel. Cette progression générale est surtout liée à une croissance importante du commerce en Chine (+7,6 % pour ses exportations depuis le premier trimestre 2013 et +2,5 % pour ses importations) et en Inde (+4,8 % pour ses exportations par rapport au deuxième trimestre 2014 et +9,1 % pour ses importations). Aux États-Unis, la croissance des exportations a ralenti (+1,1 % au troisième trimestre 2014, contre +2,3 % au deuxième trimestre).

Les exportations et les importations ont ralenti au troisième trimestre 2014 dans toutes les économies de la zone euro. L'Allemagne a subi une baisse de 1,1 % des exportations et de 2,6 % des importations, partiellement due aux sanctions de l'Union européenne envers la Russie et à l'embargo réciproque des importations de la Russie. Ces mesures, ainsi que la baisse des prix du pétrole, expliquent la contraction des exportations et des importations russes (respectivement de 2,5 % et de 4,1 %).

1 Brésil, Chine, Fédération de Russie, Inde, Indonésie et Afrique du Sud

Graphique 1 : Commerce de marchandises en milliards de dollars



(source OCDE)

Evolution des cours des carburants

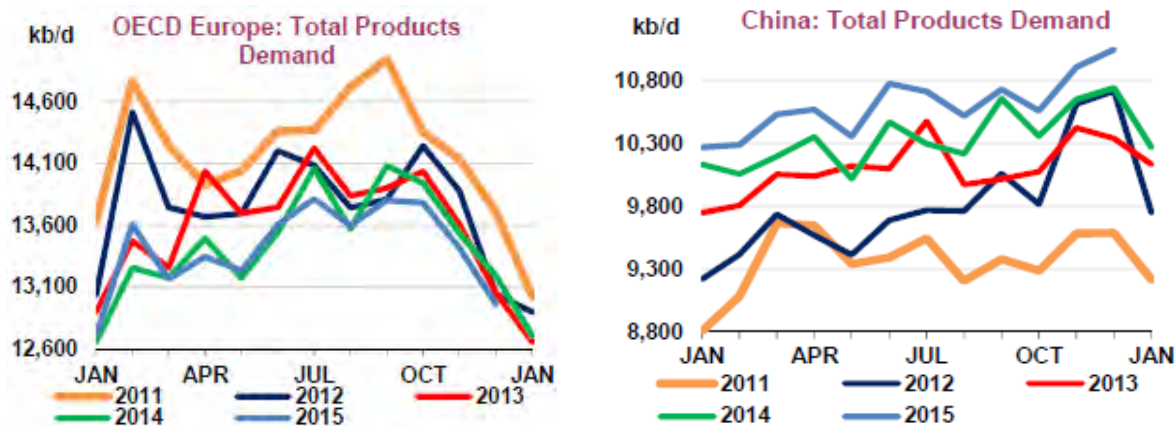
Les prix du pétrole en dollars ont diminué d'environ 55 % depuis septembre. Cette baisse s'explique en partie par la faiblesse inattendue de la demande dans quelques-uns des grands pays, en particulier des pays émergents alors que le boom des pétroles et gaz de schiste se poursuit en Amérique du Nord (en particulier aux États-Unis, premiers producteurs mondiaux, qui autorisent leurs premières exportations de brut). Mais le recul accentué des prix du pétrole tient plus particulièrement au rôle des politiques d'offre illustrées par la décision de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) le 27 novembre dernier, de maintenir les niveaux de production actuels en dépit de la hausse régulière des quantités mises sur le marché par des pays non membres de l'OPEP (représentant deux tiers de la production mondiale).

Les stratégies économiques visant à contrer la concurrence des productions non-conventionnelles (Arabie Saoudite), les contraintes liées au fonctionnement de certaines économies dépendantes des ressources pétrolières (Russie, Nigéria, Venezuela), la nature même des modes d'exploitation (puits sibériens ou offshore profond qui ne peuvent suspendre l'extraction en hiver ou ajuster leur production) entraînent des mises croissantes sur le marché de pétrole. Une reprise de la croissance mondiale pourrait entamer un redressement par la demande des cours mais rien n'exclut un accroissement de la volatilité du marché des carburants pour les années à venir.

En 2015, l'Agence Internationale de l'Energie prévoit que la progression de la demande pétrolière ralentirait légèrement : elle augmentera de 900 000 barils/jour pour atteindre 93,3 millions de barils/jour², contre 92,4 millions de barils/jour en 2014.

2 Oil Market Report, 12 décembre 2014, AIE

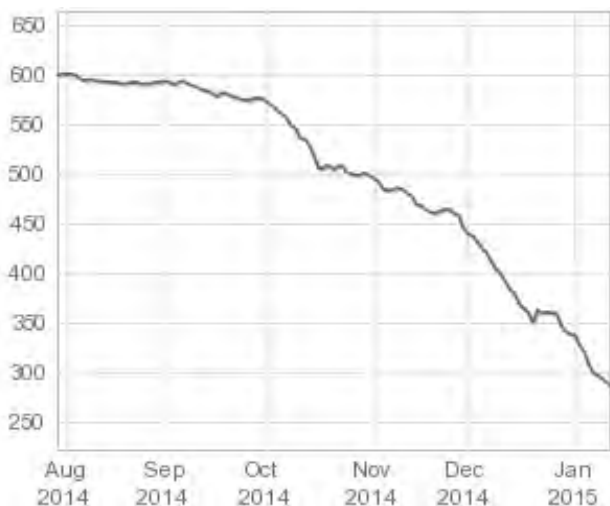
Graphique 2 – Evolution de la demande de pétrole en Europe et en Chine



(Source : AIE)

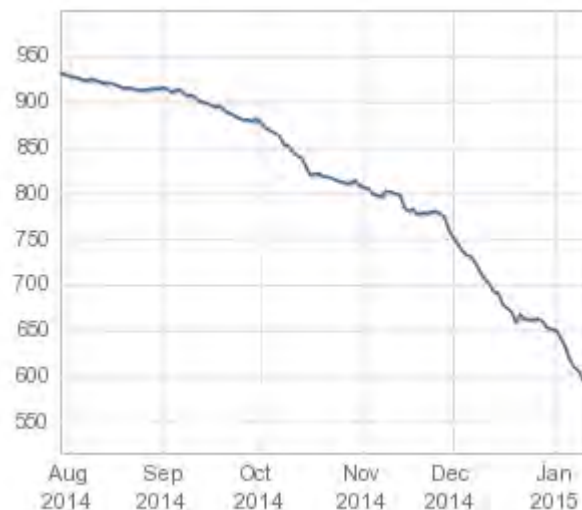
À l’instar des cours du Brent, le second semestre 2014 s’est traduit par la chute des cours des carburants marins : selon les indices agrégés, le HFO 380 est passé sous la barre des 300 \$/t en janvier 2015 (285 \$/t), en baisse de 50 % sur la période (600 \$/t en août 2014). De même, le MGO se situe désormais à 600 \$/t en janvier 2015, contre 930 \$/t environ en août 2014, en baisse de plus de 30 %.

Graphique 3 : Evolution du cours du HFO 380



(Source : Bunkerworld, BW380 index)

Graphique 4 : Evolution du cours du MGO



(Source : Bunkerworld, BWDI index)

1.2 Situation économique globale du secteur du transport maritime

De manière générale, s'agissant de l'offre, le carnet de commandes reste inchangé en 2014, ce qui peut être perçu comme un signal positif du marché. L'industrie maritime internaliserait le fait que de nouvelles commandes de navires ne seraient pas la meilleure stratégie dans un contexte où la surcapacité de la flotte reste un problème fondamental dans la majorité des segments du marché (sur 90 000 navires, 53 000 opèrent sur le deepsea shipping). Les stratégies d'extension des capacités par l'augmentation de la taille des navires poursuivies sur le long terme devraient maintenir les surcapacités au détriment des opérateurs de taille plus modeste.

La baisse des cours du pétrole représente une opportunité pour le transport maritime puisqu'elle allège sensiblement les charges d'exploitation des compagnies maritimes. Les coûts de combustibles représentaient en moyenne entre le quart et les deux tiers de leur chiffre d'affaires en 2013. Cependant, dans les secteurs marqués par les surcapacités, il est probable que les guerres tarifaires vont encore s'intensifier pour capter des parts de marché. Les baisses de charges pourraient se traduire par des baisses de prix dans la mesure où les seuils de rentabilité seront également abaissés du fait des ajustements automatiques (bunker adjustment factor). Cela vaut pour le transport de fret, les porte-conteneurs et les segments sur-capacitaires du vrac. La baisse des tarifs devrait en conséquence bénéficier aux chargeurs.

Pour le vrac, le prix du carburant est facturé directement aux chargeurs qui bénéficient directement des baisses. L'enjeu pour les opérateurs est plutôt centré sur la vitesse d'exploitation des navires. Le slowsteaming qui a consisté en une baisse de la vitesse moyenne depuis 2008 (de 24 nœuds à une moyenne oscillant autour de 14 nœuds), a permis aux armateurs de contrer en partie l'effet des surcapacités en plaçant plus de navires sur les routes. La baisse des prix du carburant pourrait inciter les chargeurs à faire pression sur les transporteurs et entraîner un relèvement de la vitesse moyenne qui finira par affecter encore plus lourdement les taux de fret déjà fragilisés. La concurrence entre les armateurs pourrait alors faire le jeu des chargeurs.

La baisse des prix du pétrole pourrait aussi avoir un effet positif sur la demande de pétrole (le FMI a estimé, toutes choses égales par ailleurs, qu'une baisse de 25 % du prix du pétrole augmenterait la demande de 0,4 mb/jour) et, en ce sens, stimuler les taux de fret dans le domaine du transport de brut et de produits alors que le recours au stockage flottant réduirait l'offre de transport.

Les opérateurs sont également attentifs aux évolutions macro-économiques du commerce mondial qui affectent les grandes routes maritimes.

Ainsi, les évolutions contrastées entre les ensembles économiques modifient les dynamiques des principales routes des marchandises. Le recul de l'euro a inversé les tendances sur les routes Europe-Amérique puisque les exportations américaines vers l'Europe reculent (-10 %) alors que les importations de produits européens augmentent (+9 %). L'atonie européenne affecte aussi les routes Asie-Europe alors que les échanges Asie-Amérique sont toujours dynamiques malgré les crises sociales qui affectent les grands ports ouest-américains. Ces dernières ont occasionné des congestions et des retards qui ont fini par perturber d'autres hubs asiatiques.

La ligne Extrême-Orient vers la côte Est des États-Unis sera probablement au centre des intérêts en concurrence avec l'élargissement du canal de Panama (permettant l'entrée de porte-conteneurs d'une capacité supérieure à 13 000 EVP d'ici 2016), le début de l'extension du canal de Suez et l'élévation du pont de Bayonne à New-York afin de faciliter le passage des Ultra Large Container Ships.

Les échanges de matières premières suivent les évolutions des centres de production : de nouveaux défis apparaissent avec une demande qui devrait ralentir de 4 % à 5 % en 2015 alors que la flotte augmente régulièrement. La forte demande de minerai de fer en 2014 a été neutralisée par une plus faible demande chinoise de charbon. En même temps, l'interdiction d'exportation de bauxite et de nickel en Indonésie a encore pénalisé les vraquiers en Extrême-Orient. Le ralentissement du rythme des importations chinoises en minerais de fer et charbon³ pourrait entraîner à terme des baisses sur les taux de fret maritime dans ce secteur en surcapacité. Les armateurs sont amenés à exploiter d'autres lignes et repositionner leurs flottes (Amérique du sud-Europe) pour retrouver des taux intéressants de rentabilité.

Dans le secteur du transport de pétrole, la demande de transport pétrolier dépasse l'offre pour la première fois depuis 2010, et a permis le redressement du marché. La faible progression de la flotte ces dernières années a stimulé les revenus, en hausse de 20 % en 2014 par rapport à 2013. La croissance significative de la production pétrolière américaine affecte, sans surprise, les trafics de brut : le marché du Suezmax connaît les changements les plus significatifs et s'oriente désormais notamment vers les routes Afrique de l'Ouest – Europe et Golfe persique – Inde, au détriment de la route Afrique de l'Ouest – États-Unis. En outre, la Chine souhaite diversifier ses sources d'approvisionnement de pétrole et s'intéresse au brut en provenance des pays africains ne trouvant plus de débouché nord-américain (Nigéria et Angola).

2. Éléments de conjoncture par secteur de transport

2.1 Transport de conteneurs

Évolutions récentes sur le marché du transport conteneurisé

Le classement des dix plus grands opérateurs mondiaux de ligne régulière conteneurisée publié par Alphaliner indique que les trois premiers opérateurs sont invariablement l'armateur danois Maersk, le suisse MSC et le français CMA-CGM. Leurs parts de marché sont respectivement 15,6 %, 13,5 % et 8,8 %. L'écart par rapport aux opérateurs suivants continue d'augmenter : la flotte de Maersk est passée, au cours de ces six derniers mois, de 578 navires exploités en juin 2014 à 608 navires en janvier 2015 (2 948 234 EVP). De même, la flotte de MSC est passée de 489 navires à 496 navires (2 551 079 EVP) et la flotte de CMA CGM a également augmenté, passant de 425 à 452 navires exploités (1 665 563 EVP).

Derrière ce trio de tête, ce second semestre 2014 est marqué par la progression de l'armateur allemand Hapag-Lloyd. Il est désormais le quatrième armateur mondial de transport maritime en termes de capacité (972 048 EVP) juste devant le Taïwanais Evergreen (952 328 EVP).

Selon Alphaliner, MSC et CMA-CGM affichent les plus importants carnets de commandes. Avec 50 navires en commande (618 676 EVP), MSC renouvellera environ le quart de sa flotte. De son côté, CMA CGM a programmé la livraison de 36 porte-conteneurs (353 119 EVP), soit 21,2 % de sa flotte existante.

3 6 % seulement prévus en 2015, contre 8,7 % en 2014, selon le courtier Clarkson

Graphique 5 : Les dix premiers armements de ligne régulière

Alphaliner - Top 100 : Operated fleets as per 12 January 2015											
Rnk	Operator	TOTAL		Owned		Chartered			Orderbook		
		TEU	Ships	TEU	Ships	TEU	Ships	% Chart	TEU	Ships	% existing
1	APM-Maersk	2,948,234	608	1,626,410	252	1,321,824	356	44.8%	141,702	10	4.8%
2	Mediterranean Shg Co	2,551,079	496	1,049,735	188	1,501,344	308	58.9%	618,676	50	24.3%
3	CMA CGM Group	1,665,563	452	545,625	84	1,119,938	368	67.2%	353,119	36	21.2%
4	Hapag-Lloyd	972,048	184	527,121	81	444,927	103	45.8%	46,500	5	4.8%
5	Evergreen Line	952,328	196	539,170	111	413,158	85	43.4%	165,524	13	17.4%
6	COSCO Container L.	824,702	164	481,385	96	343,317	68	41.6%	119,500	10	14.5%
7	CSCL	676,564	136	511,100	76	165,464	60	24.5%	56,940	3	8.4%
8	Hanjin Shipping	610,189	99	278,102	38	332,087	61	54.4%	56,140	6	9.2%
9	MOL	604,032	112	194,708	31	409,324	81	67.8%	60,060	6	9.9%
10	APL	562,346	94	386,003	50	176,343	44	31.4%			

(source : Alphaliner)

La flotte mondiale conteneurisée représentait, au 1^{er} janvier 2015, une capacité totale de 18,37 M d'EVP (5 035 porte-conteneurs exploités), en hausse de 6,3 % en un an. Cela correspond à l'arrivée de 1,5 M d'EVP en nouveaux navires (203 porte-conteneurs livrés) malgré la disparition de 394 000 EVP, principalement par démolition (170 porte-conteneurs détruits). Cette hausse de capacité est plus forte en 2014 qu'en 2013 (+5,8 %).

L'offre de transport reste structurellement en surcapacité : 186 nouveaux porte-conteneurs ont été livrés en 2014 – un record de livraisons depuis 2008. Au second semestre 2014, le rythme de démolition de porte-conteneurs est très faible (16 400 EVP par mois en moyenne) par rapport au premier semestre 2014 (46 700 EVP par mois en moyenne).

Graphique 6 : Prédiction des taux de croissance de la flotte de porte-conteneurs



(source : Bimco)

L'état des surcapacités et leur effet délétère sur les taux de fret accélère les tendances structurelles qui poussent les armateurs à rechercher les économies d'échelle. La course au gigantisme a enregistré de nouveaux records pour les navires et pour la moyenne générale de la flotte. Les prochaines commandes ne tarderont pas à les supplanter. Par exemple, le CSCL Globe, avec une capacité de 19 000 EVP a été mise en service en novembre 2014 et la capacité moyenne des nouveaux

porte-conteneurs nouvellement construits est passée de 6 600 EVP en 2013 à 7 400 EVP en 2014.

Les analyses convergent : les navires de très grande taille garantissent une rentabilité tout en supportant la baisse des prix au détriment des flottes de plus petite capacité. Ce qui se reflétait dans les résultats d'exploitation encore positifs des trois premiers armateurs a également convaincu la concurrence. Evergreen maintient un programme ambitieux sur les porte-conteneurs ultra-larges en visant des unités capables d'emporter 20 000 boîtes. L'opérateur Hapag-Lloyd adopte la même stratégie tout comme COSCO et MOL engagés respectivement dans des discussions sur des navires de 14 500 et 18 000 EVP. Des opérateurs plus petits s'attachent à offrir des services sur les mêmes segments (UASC).

Aux grands navires, s'ajoutent les stratégies de réduction des coûts fondées sur des services communs. Après l'échec de P3, l'alliance Ocean Three entre CMA-CGM, CSCL et UASC démarrera début 2015. Chaque service de transport sur la route Asie-Europe est désormais contrôlé par une des quatre alliances (2M, CKYHE, G6 et Ocean Three). Pour autant, ces alliances sont loin d'être uniformes.

Graphique 7: Alliances maritimes sur la route Asie-Europe du Nord

Carrier group	No. services	Ave. ship size (teu)	Estimated weekly effective capacity (000 teu)	Market share
2M	6	14,000	67	31%
CKYHE Alliance	6	10,800	52	24%
G6 Alliance	5	12,300	52	24%
Ocean Three	4	13,400	47	21%
Total	21	12,600	219	100%

(Source : Drewry)

Sur le plan opérationnel, le recours au slowsteaming est privilégié : la baisse des prix du carburant ne semble pas justifier un relèvement de la vitesse qui se traduirait par un accroissement redouté des capacités et une perturbation de la régularité nécessaire du point de vue de la gestion des conteneurs.

La flotte inactive de porte-conteneurs tend à se contracter (entre 1,2 % et 1,4 %, soit entre environ 212 000 EVP et 245 000 EVP) par rapport aux années précédentes : cela semble indiquer une amélioration dans la gestion des flottes alors que les congestions aggravées depuis l'été sur les ports ouest-américains mobilisent des capacités supplémentaires pour ré-acheminer les conteneurs.

Graphique 8 : Evolution de la flotte inactive de porte-conteneurs (en % de la flotte totale)

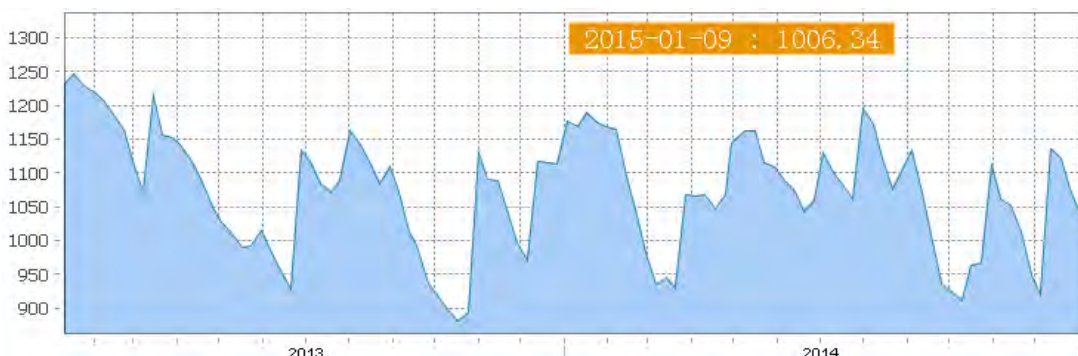


(source : Lloyd's List)

Selon l'indice Shanghai Containerized Freight Index, les taux de fret des porte-conteneurs au

second semestre 2014 se caractérisent par la reprise d'une grande volatilité et une baisse des taux sur toutes les grandes lignes que le faible prix des soutes pourrait entretenir.

Graphique 9 : Evolution des taux de fret



La marge opérationnelle moyenne des 15 principaux opérateurs atteint 3,3 % au troisième trimestre 2014, poursuivant son redressement depuis le premier trimestre 2014. Cette amélioration de la profitabilité est favorisée par la forte croissance des volumes transportés et la baisse des coûts d'exploitation, avec des dépenses en combustible plus faibles.

La compagnie maritime Marfret, avec un chiffre d'affaires de près de 220M€, a développé ces dernières années son activité maritime par la création et le développement de ses lignes régulières. Ses quatre lignes principales assurent environ 80 % du chiffre d'affaires. Par ailleurs, le groupe se diversifie dans la logistique fluviale et terrestre.

CMA-CGM

Au troisième trimestre 2014, le chiffre d'affaires du groupe s'élève à 4,4 Md\$, en hausse de 6,4 % par rapport au troisième trimestre 2013. L'EBE, hors cessions et dépréciation d'actifs, s'élève à 248 M\$, contre 271 M\$ au troisième trimestre 2013, en baisse de 8,6 %. Les volumes transportés augmentent de 8,3 % à 3,2 M d'EVP, un plus haut niveau historique grâce aux services déployés dans les zones à forte croissance (sur les liaisons Asie-Europe, l'Intra-Asie et l'Océanie, l'Afrique et le transport réfrigéré).

CMA-CGM poursuit sa politique de maîtrise des coûts opérationnels, avec des dépenses unitaires par EVP transporté en baisse de 0,4 %, et son programme d'optimisation de flotte (modification des bulbes d'étrave) pour adapter les navires aux vitesses appliquées dans le cadre du slowsteaming. La marge opérationnelle récurrente ainsi dégagée s'élève à 5,7 % au troisième trimestre 2014. Le résultat net du groupe, en forte hausse, s'élève à 201 M\$ de dollars au troisième trimestre 2014, contre 70 M\$ au troisième trimestre 2013. Ces résultats renforcent la structure financière du groupe : la dette nette ajustée est en forte baisse (- 15,8 %) et représente désormais 61 % des fonds propres du groupe.

Le CMA-CGM Elbe a été livré en octobre 2014. Il fait partie d'une série de 28 navires de la classe des 9 400 EVP notamment destinée à adapter la flotte du groupe à l'élargissement du canal de Panama. Le groupe recevra en 2015 six navires d'une capacité de 18 000 EVP.

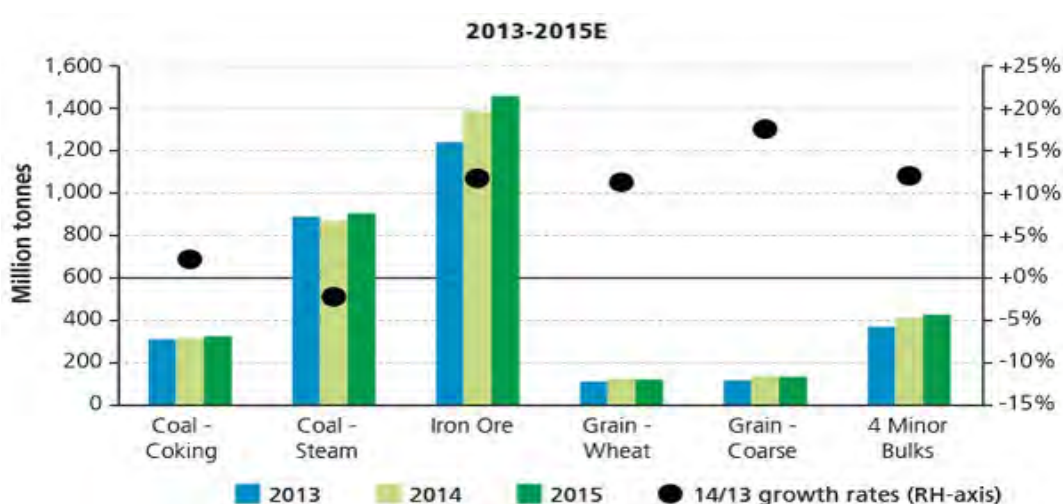
CMA-CGM initie début 2015, l'accord opérationnel stratégique avec la compagnie maritime chinoise CSCL et UASC (groupe qatari dont l'ambition est de doubler ses capacités pour rejoindre le top 10). Cet accord, nommé Ocean Three, consiste à mettre en commun 162 navires sur les lignes Est-Ouest : les axes Asie-Europe, Asie-Méditerranée, Transpacifique et Asie-Côte Est des États-Unis. Plus de

40 % du chiffre d'affaires de CMA-CGM est concerné. Cette alliance, qui est un des accords de coopération les plus importants entre une compagnie chinoise et une compagnie française, détiendrait 21 % des parts de marché sur la route Asie-Europe du Nord.

2.2 Transport de vrac secs

Après les vives fluctuations des cours de 2013 et le recul des taux de fret, le marché du transport de vrac a connu en 2014 une situation difficile. La surcapacité de la flotte est préoccupante et la demande peine à retrouver des niveaux suffisants. Globalement, la majorité des volumes des matières premières s'est stabilisée en 2014, à l'exception des minerais de fer qui ont enregistré une progression au cours de ces trois dernières années. La baisse des taux de fret a contrecarré les stratégies des principaux opérateurs qui tablaient sur une reprise du marché : les évolutions de la demande sont décevantes. La faiblesse des importations de charbon en Chine a été une mauvaise surprise, notamment sur les derniers mois de l'année. Son intérêt pour le GNL à plus long terme pourrait aussi être défavorable au transport vrac.

Graphique 10 : Evolution des volumes de vrac sec

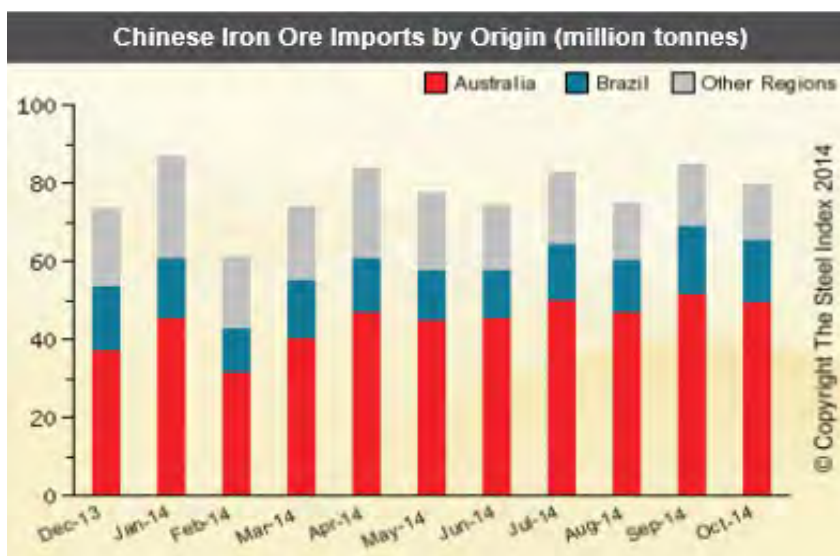


(source : Bimco)

En dépit du ralentissement de sa croissance économique (7,3 % au troisième trimestre 2014, contre 7,5 % au trimestre précédent), la Chine est encouragée par les prix peu élevés du minerai de fer⁴ et continue à en importer massivement. Selon les douanes chinoises, les importations de minerai de fer ont atteint un nouveau record en 2014, avec 932,5 Mt, en hausse de 13,8 % par rapport à l'année dernière. L'Australie est, de loin, son principal fournisseur devant le Brésil, avec 58,8 % des parts de marché en 2014. Les importations en provenance d'Australie ont augmenté de 31,6 % en 2014 alors que celles venant du Brésil ont augmenté de 10,3 %.

4 En dessous de 70 \$/t en novembre 2014, soit le niveau le plus bas depuis juin 2009, selon The Steel Index, Platts)

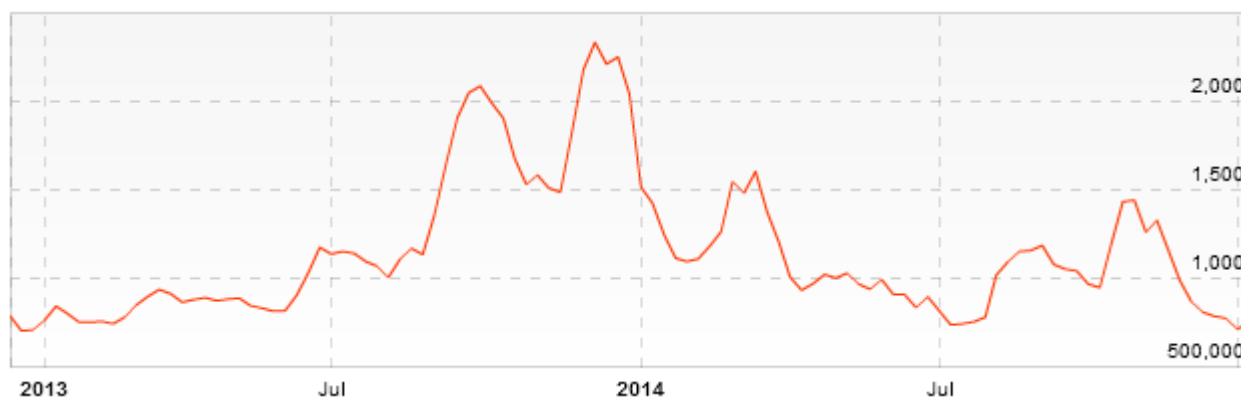
Graphique 11: Importations chinoises de minerais de fer par origine



(source : Platts, The Steel Index)

Le Baltic Dry Index (BDI) n’a pas retrouvé la dynamique de l’année précédente : il a au contraire renoué avec les taux historiquement bas qui avaient durement touché le secteur en 2012 et 2013. Pour redresser les cours et optimiser les coûts, les opérateurs s’efforcent de converger sur les stratégies (slowsteaming) et de se rapprocher pour gérer les services d’affrètement. Le secteur est cependant moins concentré que dans le secteur du conteneur et les principaux armateurs ne parviennent pas à peser sur l’ensemble du marché.

Graphique 12 : Baltic Dry Index



(source : Lloyd’s List)

Le carnet de commandes de vraquiers est actuellement bas (55 Mtpl en 2014, contre 103 Mtpl en 2013) – un signe indiquant que les conditions actuelles du marché restent incertaines. En 2014, les démolitions atteindraient Mtpl. Le segment des Handymax sur lequel Louis-Dreyfus Armateurs a investi ces dernières années, connaît le plus faible niveau de démolition alors qu’un fort afflux de nouveaux navires est attendu en 2015.

Scorpio Bulkers, en situation financière difficile avec une perte nette de 45 M\$ en 2014, aura probablement besoin prochainement de nouveaux financements. La société, qui possède un carnet de

commandes de 71 navires, attend des livraisons massives en 2015 (42 nouveaux navires) alors que sa part de marché sur le transport du vrac sec devrait diminuer.

Graphique 13 : Taux de croissance de la flotte de vrac sec



(source : Bimco)

En 2015, la flotte devrait augmenter de 5,1 %, contre 5,5 % en 2014. Cette évolution est trop élevée pour réduire la surabondance des navires alors que la demande devrait rester atone. Une telle orientation n'est pas de nature à améliorer l'équilibre du marché, en particulier sur le segment des Supramax.

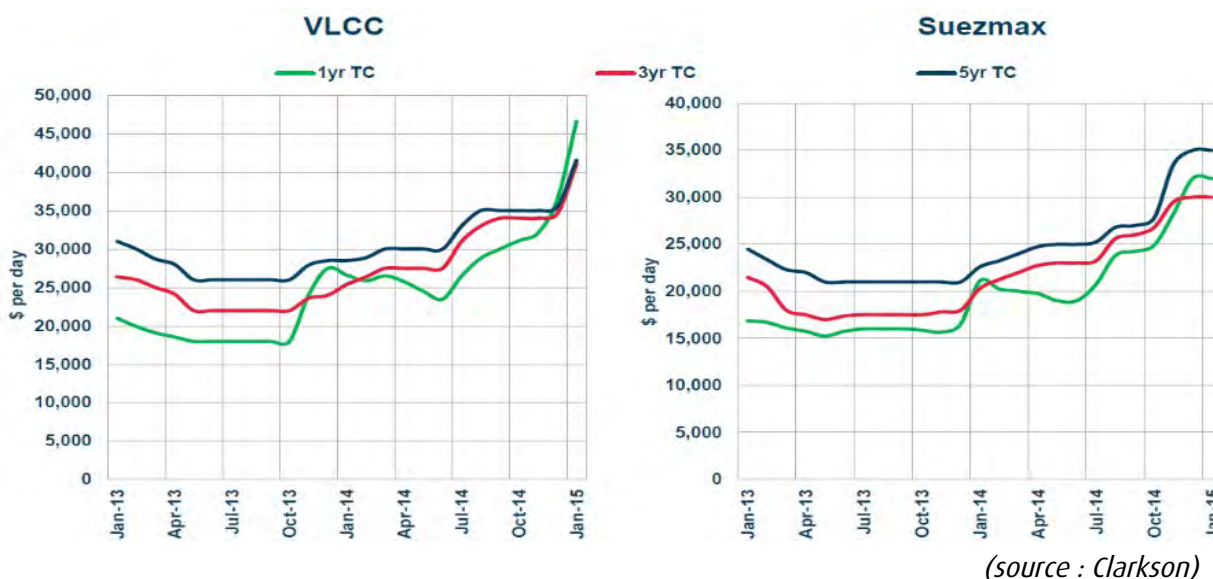
2.3 Transport pétrolier et de gaz

Le transport pétrolier

Après plusieurs années au cours desquelles la question du seuil de rentabilité se posait, le marché de transport pétrolier s'est redressé finalement en 2014 en affichant des marges solides pour la majorité des armateurs. La demande de transport pétrolier dépasse l'offre pour la première fois depuis 2010, ce qui entraîne la hausse des taux de fret au second semestre 2014 : les revenus des VLCC sur le marché spot, sur la route allant du Golfe arabe vers l'Est, ont atteint 30 500 \$ par jour, le niveau le plus élevé depuis 2010, contre 12 300 \$ par jour en 2013. De même, les revenus des Suezmax atteignent en moyenne, sur la route Afrique de l'Ouest/Europe, 25 500 \$ par jour⁵, soit leur plus haut niveau depuis 2008.

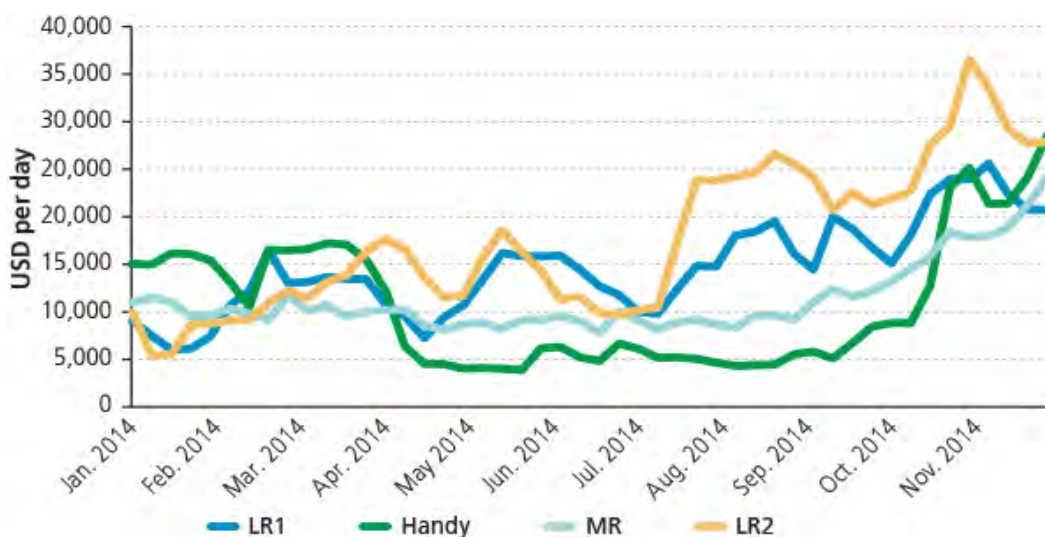
5 Selon le courtier Gibson

Graphique 14 : Revenus des VLCC et Suezmax



En novembre 2014, les taux de fret ont atteint les niveaux les plus élevés depuis six ans pour tous les types de product tankers (LR1, Handy, MR, LR2), soit plus de 35 000 \$ par jour pour les LR2 par exemple.

Graphique 15 : Revenus des product tankers



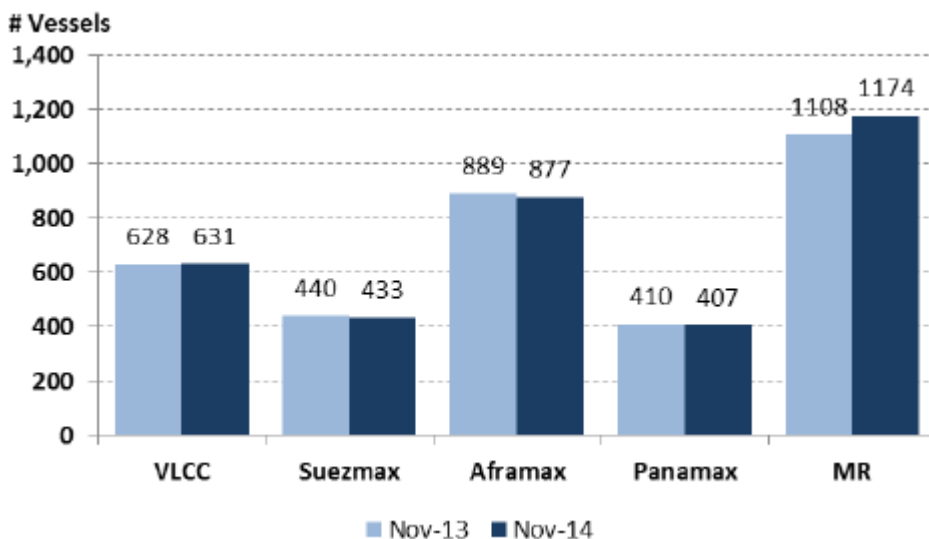
(Source : Bimco)

Même si les variations saisonnières favorables au transport pétrolier se confirment, la croissance limitée de la flotte en 2014 a permis un redressement structurel du marché qui rend les analystes plus optimistes sur les perspectives en 2015.

Selon les données du courtier Poten & Partners, la taille de la flotte (en nombre de navires) concernant les Suezmax, Aframax et Panamax a même diminué en 2014 par rapport à 2013, respectivement de -1,6 %, -1,3 % et -0,7 %. Le segment des VLCC a connu une croissance modeste

(+0,5 %). Seule la flotte MR a augmenté sensiblement (+6 %) et les difficultés du secteur du vrac incitent les investisseurs à convertir en tankers un certain nombre de navires en construction.

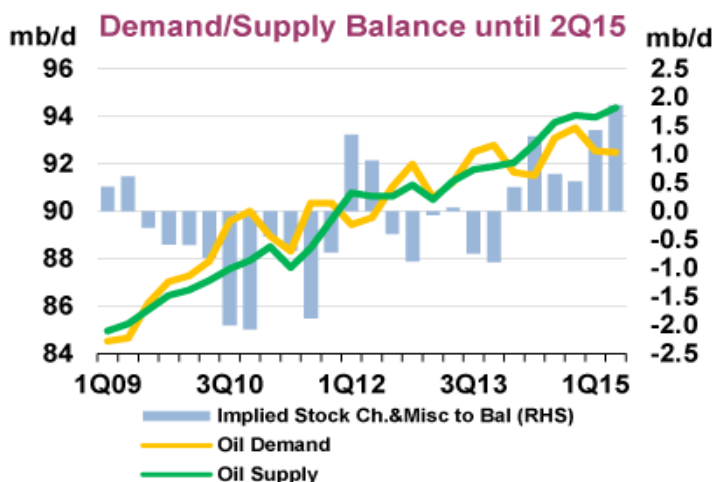
Graphique 16 : Flotte de tankers en 2014 par rapport à 2013



(Source : Poten)

La baisse actuelle du prix du pétrole et les anticipations du marché pourraient rendre attractif le stockage flottant, avec un impact significatif sur le marché des VLCC. L'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) estime en effet que les stocks de pétrole augmenteront jusqu'à 1,75 M b/jr si l'OPEP maintient son plafond de production au premier semestre 2015. Pour autant, il faudrait que le contango du marché (écart entre les prix à terme et les prix au comptant) atteigne au minimum 6 à 7 \$ le baril pour que ce mode de stockage soit rentable compte tenu de son coût relativement plus élevé que le stockage terrestre. Le floating storage aurait mobilisé près de 7,6 % de la flotte des Suezmax et VLCC et 3 % de celle des transporteurs de produits en fin d'année.

Graphique 17 : Evolution de l'offre et de la demande de pétrole et son impact sur les stocks



(Source : AIE)

L'expérience des dernières années incite les opérateurs à renforcer leur position par des alliances ou des stratégies de croissance soutenues par les marchés financiers qui privilégient les armateurs les plus visibles (Frontline, Euronav). Les économies d'échelle permettraient alors comme dans le secteur du conteneur de parer aux risques pesant sur les taux de fret en cas de surcapacités.

Euronav a réduit ses pertes au quatrième trimestre 2014 (-3,9 M\$, contre 23,3 M\$ à la même période de l'année dernière). L'EBE s'établit à 67,6 M\$ sur cette période, en forte hausse par rapport au quatrième trimestre 2013 (20,8 M\$). La société bénéficie, au quatrième trimestre 2014, de la hausse soutenue des taux de fret, aussi bien pour les VLCC (+ 30 % par rapport à la même période de l'année dernière) que pour les Suezmax (+ 67 %). Les fondamentaux du marché du transport pétrolier sont bien orientés sur le court et moyen terme avec une demande de pétrole stimulée par la chute des cours et une offre de transport qui resterait limitée au moins sur les deux prochaines années. En outre, les routes maritimes traditionnelles sont progressivement délaissées pour de plus longues routes vers l'Extrême-Orient, compte tenu de la demande pétrolière des pays non membres de l'OCDE (notamment en Asie).

Sur l'ensemble de l'année 2014, le chiffre d'affaires d'Euronav s'établit à 473,9 M\$, contre 304,6 M\$ en 2013, avec un résultat d'exploitation qui est redevenu positif (11,5 M\$, contre -54,7 M\$ en 2013).

Sea-Tankers, l'armateur pétrolier bordelais spécialiste des transports de produits raffinés de moins de 20 000 tpl, en difficulté depuis des années en raison du niveau très faible des taux de fret pétroliers, a annoncé un plan de cession de la moitié de ses navires (dix sur 23, dont quatre sous registre français RIF) à l'horizon 2017.

Le transport gazier

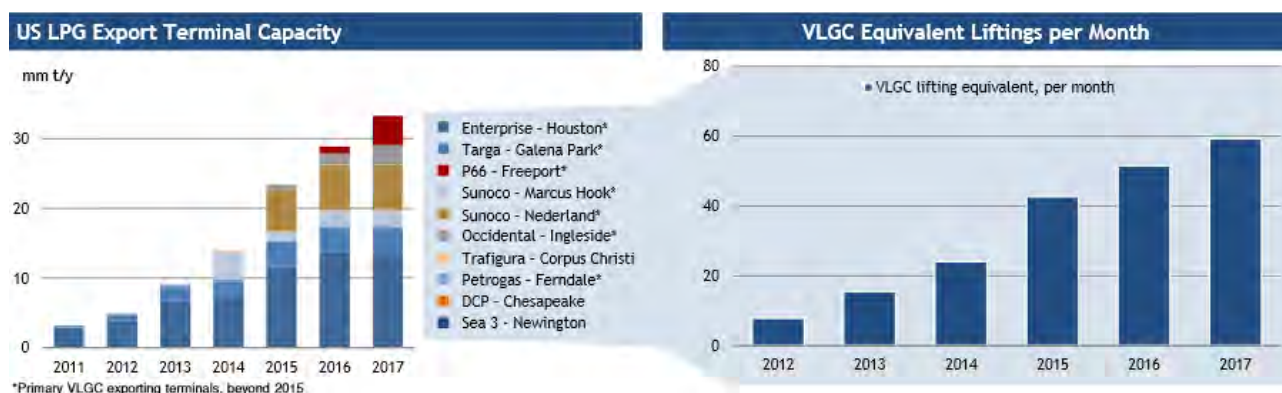
Le marché de transport maritime gazier se caractérise actuellement par une forte croissance. Elle se poursuivrait en 2015 et jusque 2016 pour les taux de fret, la flotte globale et la demande. Par exemple, les taux de fret sur le marché spot atteignent plus de 70 000 \$ par jour sur la route Moyen-Orient-Asie.

Concernant le GNL, les exportations américaines atteindront, selon l'agence américaine EIA⁶, 6 Mt/an en 2016 (contre 300 000 t/an en 2014) et devraient absorber l'offre des méthaniers malgré les incertitudes sur la relance des centrales nucléaires japonaises débattue en fin d'année.

Concernant le GPL, la flotte globale des VLGC passera à 250 navires en 2016 (contre 168 actuellement). Le terminal d'exportation de GPL de Sunoco aux Etats-Unis (ouverture du terminal de Marcus Hook prévue en 2015), la demande de l'Inde et de la Chine sont autant de signaux qui soutiennent les taux de fret des VLGC.

6 U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook (STEO), Février 2015

Graphique 18 : Terminaux d'exportation de GPL aux Etats-Unis



(Source : Dorian LPG)

La Chine, sensibilisée aux problèmes de la pollution atmosphérique liée à l'emploi massif du charbon, a pris la décision de développer l'usage du GNL en doublant sur les dix prochaines années le nombre de ses terminaux gaziers et en fixant un taux de croissance annuel des importations de gaz de 15 %. Cette politique mettra cependant en concurrence les approvisionnements terrestres venus de Russie et du Turkménistan et la voie maritime.

GDF Suez sélectionne actuellement des chantiers asiatiques pour commander six méthaniers : le Groupe a en effet besoin de navires pour satisfaire les nouveaux flux, tels ceux issus du projet Cameron LNG en Louisiane. Ce terminal a reçu en février 2014 l'autorisation d'exportation de GNL par les autorités américaines. Gazocéan, filiale de GDF Suez et de l'armateur japonais NYK, a annoncé fin 2014 que ses effectifs d'officiers français allaient augmenter d'un quart d'ici fin 2016 - début 2017, date de livraison estimée pour ces nouveaux navires.

2.4 Le transport maritime de courte distance

Le transport maritime de courte distance concentre les effets d'une concurrence multimodale et le plus fort impact en termes de normes environnementales. Si les surcapacités aiguissent une concurrence à la recherche de solutions en allant au contentieux, l'impact des normes est également décisif sur les marchés. L'entrée en vigueur des règles sur les émissions atmosphériques de soufre le 1^{er} janvier 2015 a, par exemple, entraîné des restructurations accélérées de l'offre de transport : la fermeture de la ligne Bilbao-Portsmouth-Zeebrugge exploitée par Transfennica, le départ de DFDS Seaways qui exploitait la ligne Le Havre-Portsmouth ou les fermetures de lignes et les suppressions de poste annoncées par la Stena illustraient, non sans rudesse, le relèvement des règles du marché.

La nécessité de s'adapter avait concentré les inquiétudes des armateurs sur des technologies coûteuses lorsqu'ils ne pouvaient pas répercuter les coûts des carburants dans les chartes d'affrètement et les contrats de transport. Les derniers mois de l'année 2014 ont révélé les intentions des opérateurs en faveur des scrubbers dont la production s'industrialise ; les performances environnementales tendent à progresser au détriment des solutions plus ambitieuses mais encore limitées à des études et des projets pilotes (emploi du Méthanol par la Stena à bord du Stena Germanica ou du GNL sur des navires exploités au Nord de l'Europe). Les investissements se sont accélérés ces derniers mois alors que les capacités des chantiers ont atteint leurs limites et que les plans de charge se sont allongés. Les difficultés à industrialiser les technologies pilotes dont le rendement n'est pas certain et soumis aux aléas techniques et opérationnels sont cependant passées au second plan avec la baisse des cours du carburant désulfuré qui a apporté un répit aux armateurs. Mais la conversion des flottes reste engagée dans une course de vitesse en prévision des évolutions attendues à la hausse du MGO.

2.4.1 Les liaisons transmanche

La compagnie MyFerryLink, qui arme trois navires sous pavillon français (Rodin, Berlioz et Nord-Pas-de-Calais) sur la ligne Calais – Douvres, a enregistré en 2014 des résultats en croissance dans tous ses segments d'activité : +22 % pour le trafic de fret (près de 400 000 unités), +7 % pour les voitures transportées et + 118 % pour les autocars. Le chiffre d'affaires, qui s'élevait à 73 M€ en 2013, est de 93 M€ pour 2014. MyFerryLink détient désormais plus de 10 % de part de marché dans le transport des camions (28 % pour P&O et 14 % pour DFDS Seaways).

Le Competition Appeal Tribunal (CAT) a cependant décidé le 9 janvier 2015 de conforter la décision de l'Autorité de la concurrence britannique d'interdire les opérations de MyFerryLink sous six mois. Devant cette interdiction, le groupe Eurotunnel a annoncé sa décision de chercher un repreneur pour MyFerryLink. Un appel de la décision de la CAT a été interjeté.

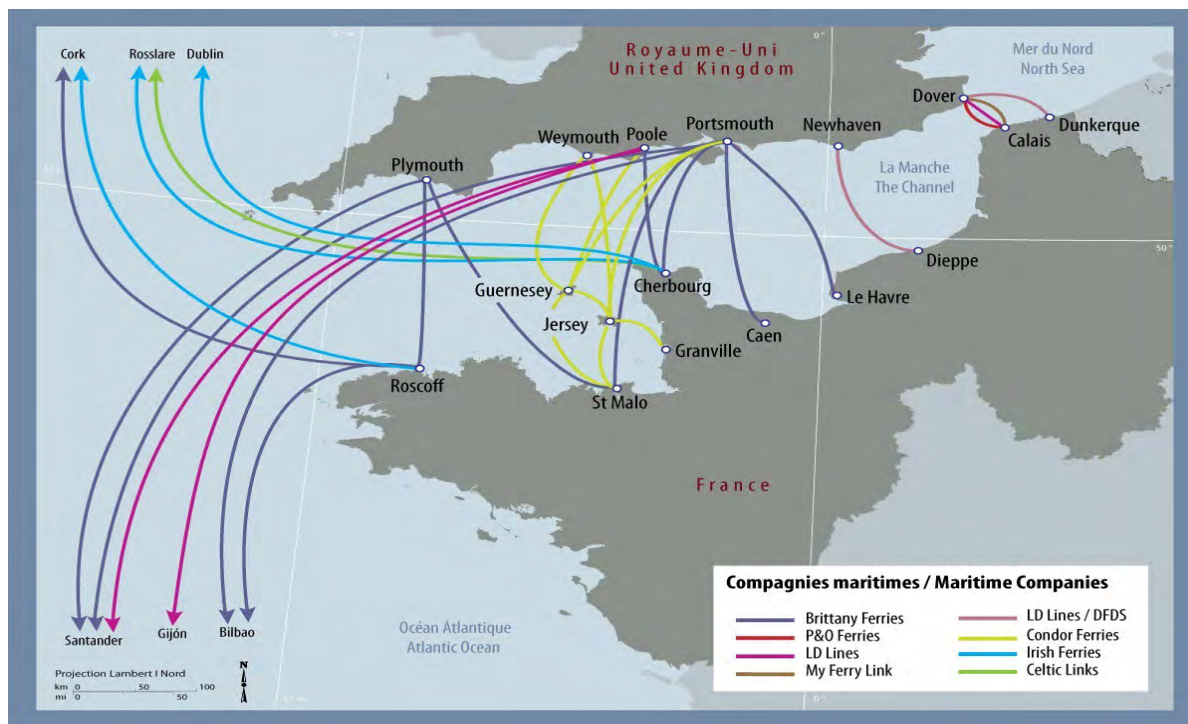
Graphique 19 : Trafic de MyFerryLink

	2014	2013	Variation
Fret	399 453	326 274	+22%
Voitures ¹	337 654	316 811	+7%
Autocars	1 570	721	+118%

1 : y compris motos, véhicules avec remorques, caravanes et camping-cars (Source : Eurotunnel)

Le groupe maritime danois DFDS, qui exploite 34 ferries et rouliers en Europe, affiche des résultats en hausse pour 2014 : le chiffre d'affaires de 1,7 Md€ augmente de 5 % et le résultat après impôts, qui s'élève à 67 M€, est également en progression (+43 %) par rapport à 2013. Au total, DFDS a transporté 5 985 000 passagers (+4 %) avec la plus forte croissance réalisée sur le détroit du Pas-de-Calais (3 874 000, +7 %). Le transport de fret, qui pèse pour 80 % des recettes de la compagnie, augmente de 3 %, au-delà de la barre symbolique de deux millions de pièces. Ces résultats encouragent le groupe à envisager de nouvelles acquisitions : il est candidat au rachat de la compagnie polonaise Polferries. Sur son réseau interne, le groupe a cependant fermé trois lignes : entre Esbjerg (Danemark) et Harwich (Angleterre), entre Göteborg (Suède) et Tillbury (Angleterre) et entre Le Havre et Portsmouth (en raison, pour cette dernière, de pertes trop lourdes et d'un recul du fret et des passagers).

Graphique 20 : Compagnies maritimes sur les liaisons transmanche



(Source : Atlas Transmanche)

Prolongation en 2015 de la ligne Dieppe-Newhaven

En octobre 2014, le Syndicat mixte de promotion de l'activité Transmanche (SMPAT) a prolongé d'une année supplémentaire l'actuel contrat de délégation de service public, détenu par DFDS Seaways, pour l'exploitation de la ligne Dieppe-Newhaven. L'accord stipule le renforcement de la ligne pendant la période estivale.

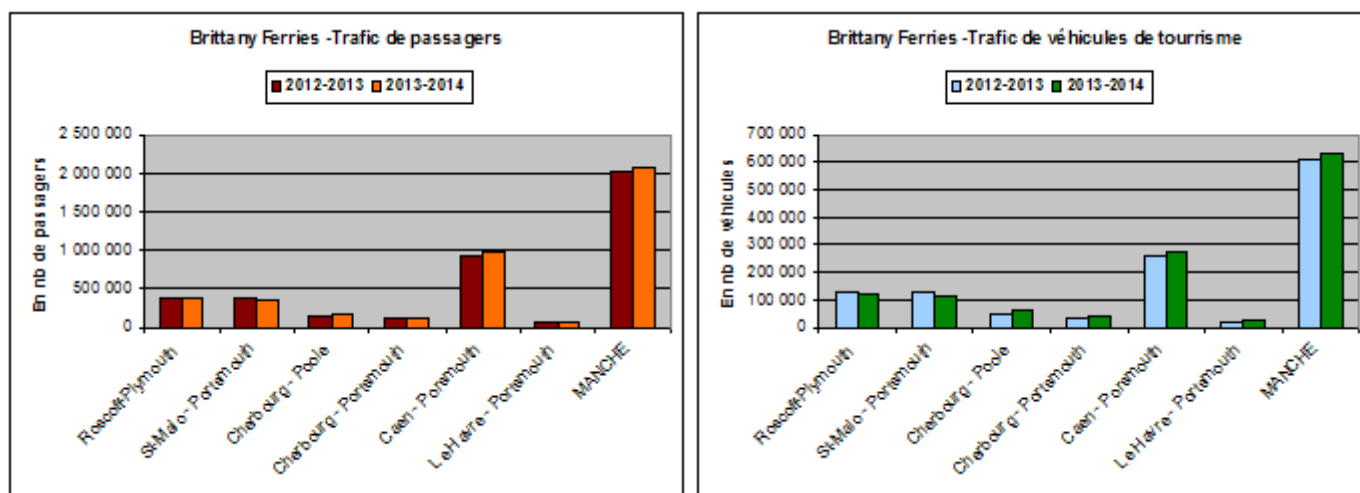
Brittany Ferries

L'exercice 2013-2014 approcherait de l'équilibre dans le prolongement de la tendance résultant de l'exercice précédent et du plan de compétitivité. Le dynamisme économique britannique (plus de 80 % de la clientèle), la remontée de la livre et les commémorations de l'été 2014 y ont contribué. La baisse des cours du carburant est aussi décisive pour la compagnie qui exploite les plus longues lignes vers le Royaume-Uni et l'Irlande.

Profitant d'un rebond du fret sur le transmanche (+6 %) qui a permis de renouer avec les résultats antérieurs à 2008, Brittany Ferries a affiché des performances 2014 en hausse sur la ligne Caen-Portsmouth, avec des progressions pour le nombre de passagers embarqués (+3,2 % à 968 111) et pour le fret (+4,2 % pour les véhicules de tourisme et +1,7 % pour les véhicules industriels). Ces résultats confortent la stratégie de Brittany Ferries de mieux desservir Caen. La ligne entre la Basse-Normandie et l'Angleterre reste le maillon fort des liaisons opérées par Brittany Ferries.

Sur l'exercice 2013-2014, l'activité de transport de passagers de Brittany Ferries sur la liaison transmanche s'est révélée dynamique et continue sa croissance (+3,2 %) à 2 069 963 de passagers embarqués. Le trafic « véhicules de tourisme » sur la liaison transmanche est également en hausse (+4,7 %, 636 381 véhicules de tourisme embarqués). Le trafic « véhicules industriels » sur la liaison transmanche est en baisse -0,9 % (129 710 véhicules industriels embarqués).

Graphique 21 : Brittany Ferries – Trafic de passagers et de véhicules de tourisme pour l'exercice 2013/2014



(Source : données de Brittany Ferries)

Le groupe a suspendu, en octobre 2014, le projet de la construction de son ferry Pegasis à propulsion gaz naturel liquéfié commandé en janvier au chantier naval STX à Saint-Nazaire. L'armateur a réorienté sa stratégie d'investissement vers les scrubbers. Le Normandie équipé à l'automne a été remis en service le 2 janvier 2015. Il s'agit du premier navire de Brittany Ferries à être équipé d'un système de filtration des fumées d'échappement afin de répondre aux nouvelles normes environnementales qui limitent les émissions de soufre, édictées par Marpol VI et applicables depuis le 1er janvier 2015.

2.4.2 Le marché méditerranéen et la desserte de la Corse

L'avenir de la SNCM, placée en redressement judiciaire depuis fin novembre 2014 avec une période d'observation de six mois, reste incertain. Le tribunal de commerce doit examiner en janvier 2015 si les capacités financières de l'entreprise sont suffisantes pour assurer la continuité de l'activité. Dans le cas contraire, la procédure de redressement pourrait être convertie en liquidation.

2.4.3 Les autoroutes de la mer

L'autoroute de la mer entre Montoir-de-Bretagne et Gijón a été suspendue en septembre 2014 suite à la fin des subventions accordées depuis 2010 pour soutenir cette alternative au transport routier. L'exploitant de cette ligne, LD Lines (filiale de Louis Dreyfus Armateurs) a enregistré un déficit d'exploitation de 6 M€ par an malgré un taux de remplissage de 75 % en moyenne. Une réflexion sur une éventuelle réouverture, sous l'égide de la préfecture de la Loire-Atlantique, est en cours.

2.5 Les activités dans le secteur de la croisière

Carnival a signé, en octobre et en novembre 2014, deux protocoles d'accord avec Fincantieri et China State Shipbuilding Corporation (CSSC), le plus gros conglomérat chinois de chantiers navals, pour

étudier la possibilité de créer une société commune consacrée à la construction de paquebots pour le marché chinois, qui est en forte croissance. En effet, selon le ministère chinois des transports, la Chine deviendra dans les prochaines années le second marché de la croisière (4,5 millions de passagers estimés en 2020), derrière les Etats-Unis. Carnival collaborerait avec les chantiers chinois sur le concept, la définition et les spécifications du futur paquebot. Fincantieri assisterait CSSC pour la mise en place d'un outil industriel.

Le chiffre d'affaires de Carnival s'élève à 15,9 Md\$ en 2014, contre 15,5 Md\$ en 2013. Pour l'année 2015, la compagnie est confiante sur la progression continue de son activité, avec notamment une accélération au second trimestre.

Dans le segment de la croisière de luxe, le nouveau navire de la Compagnie française du Ponant, le Lyrial, équipé de 122 cabines pouvant accueillir 264 passagers, sera livré en avril 2015. Naviguant sous pavillon français, il sera exploité dans l'Antarctique pour la saison hivernale en rejoignant les deux autres navires de la Compagnie, le Boréal et le Soléal. Ce sera la première fois que la Compagnie positionne trois vaisseaux dans la péninsule Antarctique.

2.6 Les activités de services maritimes

Portées par les marchés énergétiques, qu'ils soient stratégiques dans l'exploitation pétrolière ou naissants avec l'intérêt croissant pour les énergies marines renouvelables, les activités des services maritimes sont directement touchées par les évolutions des cours pétroliers. Elles n'affectent pas les exploitations dont les investissements initiaux ont été amortis mais pèsent en revanche sur les perspectives prochaines de résultats. Les marchés boursiers ont intégré ces risques et les cours de Technip, CGG ont sensiblement reculé alors que Bourbon a signalé un ralentissement de son activité sur le dernier trimestre de 2014.

Si le baril se maintient au-dessous des 70\$, les champs pétrolifères ultra-profonds perdront de leur compétitivité et les investissements dans la prospection et l'exploitation pourraient se restreindre. Un certain nombre de chantiers ont été ainsi différés ou suspendus dans l'Arctique, en Mer du Nord ou au Groenland. Le taux d'emploi des navires de prospection pourrait baisser et les armateurs spécialisés pourraient restructurer leurs flottes au profit des navires les plus performants et récents.

L'activité de services de Louis Dreyfus-Armateurs

Louis Dreyfus TravOcean, filiale du groupe Louis Dreyfus dans l'activité de pose et d'enfouissement de câbles sous-marins, a procédé avec succès aux tests de tranchage des sols sous-marins sur les trois futurs parc éoliens de Fécamp, Courseulles-sur-Mer et de Saint-Nazaire. Cette campagne d'essais, préalable nécessaire à l'enfouissement de câbles, précède un appel d'offres qui sera lancé en 2015 par le consortium Eolien Maritime France pour l'installation de trois parcs éoliens (240 éoliennes, 1 500 MW) avec une mise en service prévue en 2018.

La flotte offshore pétrolière de Bourbon

En 2014, le chiffre d'affaires annuel ajusté est en hausse de 6,7 % à 1,385 Md€ à taux de change constants. Le segment Offshore continental (+18,7 %) est devenu le principal contributeur du chiffre d'affaires annuel ajusté, à hauteur de 446 M€. Le segment Offshore profond et le Subsea ont été impactés par des conditions de marché difficiles au quatrième trimestre 2014, avec une croissance

annuelle moindre. En 2015-2016, Bourbon prévoit en moyenne une stabilité de la demande de navires de support Offshore. Fin 2014, Bourbon opérait une flotte de 505 navires, contre 485 un an auparavant, ce qui représente une hausse de 20 navires.

Les opérations de « sell and lease-back » progressent : Bourbon a finalisé les cessions de navires avec le Chinois ICBC Financial Leasing et Standard Chartered Bank (SCB) : la propriété de 25 navires a été transférée à ICBC en 2014, conformément à l'accord signé en avril 2013. Avec les 21 navires déjà transférés en 2013, le nombre total de navires transférés à ICBC s'élève à 46 pour un montant global d'environ 1,43Md\$. Bourbon a également achevé le transfert de navires à SCB conformément à l'accord de novembre 2013 : la propriété des trois navires restant a été transférée, portant le nombre total de navires cédés à six pour un montant total d'environ 151 M\$. Début décembre 2014, Bourbon a signé un accord avec le Chinois Minsheng Financial Leasing Co pour la vente avec reprise en location coque-nue de huit navires pour un montant global d'environ 202 M\$. La propriété de trois premiers navires a été transférée pour environ 57 M\$. Les cinq navires restants seront livrés à Minsheng Financial Leasing courant 2015.

Fin octobre 2014, Bourbon a réalisé sa première émission obligataire hybride de 100 M€ : malgré les avertissements sur l'activité pétrolière liés à la chute brutale des cours, les perspectives de moyen et de long terme sont maintenues.

Activité Subsea et prospection pétrolière chez Technip

Le 10 novembre 2014, Technip a approché le conseil d'administration de CGG auquel est associé Louis-Dreyfus Armateurs en vue de créer un acteur mondial de premier rang dans les services parapétroliers. Cependant, les discussions n'ayant pas abouti, Technip a informé le marché, le 14 décembre 2014, qu'il n'avait plus l'intention de déposer une offre publique d'achat sur CGG.

La société Technip a réalisé un chiffre d'affaires annuel 2014 de 10,78 Md€, en hausse de 16 %. Le résultat opérationnel courant est de 825 M€, en baisse de 1,2 %. Le résultat net part du Groupe s'établit à 436,6 M€, en baisse de 22,5 %. En 2014, la société a enregistré une prise de commandes record de 15,3 Md€, ce qui porte le carnet de commandes à un niveau record de 20,9 Md€.

Le segment Subsea affiche, en 2014, une amélioration significative de son activité par rapport à l'année précédente, avec un chiffre d'affaires annuel qui s'établit à 4 880 M€, en nette hausse de 20 %. Le résultat opérationnel courant augmente de 10,5 % (635 M€ en 2014, contre 575 M€ en 2013). Dans le Golfe du Mexique, le Deep Blue a été mobilisé sur Delta House pour ses campagnes d'installation. En mer du Nord, le Deep Energy a finalisé l'installation des « flowlines » de production sur le projet Quad 204 en Ecosse. En Afrique de l'Ouest, le Deep Pioneer a continué l'installation de conduites flexibles pour le développement du Bloc 15/06 en Angola. Au Moyen-Orient, le projet Jalilah B se termine aux Emirats Arabes Unis. Au final, le taux d'utilisation des navires au quatrième trimestre 2014 s'élève à 74 %, contre 69 % il y a un an.

3. L'assurance et le financement

3.1 Assurance

En 2014, le marché de l'assurance maritime a été atone en raison, sans doute, de la surcapacité chronique de la flotte et de l'ombre portée par le coût gigantesque du Costa Concordia pour les assureurs, soit 1,5 Md€ (2 Md\$) selon la dernière estimation de Costa Croisières. L'*International Union of Marine Insurance* a indiqué, lors de sa conférence annuelle à Hong-Kong en septembre 2014, que les primes d'assurance ont baissé de 1,7 % en 2013 (à 34,2 Md\$, contre 34,8 Md\$ en 2012).

Aujourd'hui, les compagnies d'assurance deviennent plus dépendantes des résultats issus de leur cœur de métier alors que le secteur de l'assurance maritime était sensiblement différent il y a dix ans lorsque les primes pouvaient être investies sur les marchés de capitaux.

En outre, de nouveaux entrants, en provenance des pays émergents, apparaissent sur le marché : les grandes compagnies chinoises telles que *People's Insurance&Co of China* et *China Pacific Insurance* possèdent un large portefeuille et exportent leur activité en Europe et en Amérique du Nord. Londres reste une place centrale dans l'assurance maritime mais l'activité s'oriente davantage vers l'Asie et l'Amérique latine.

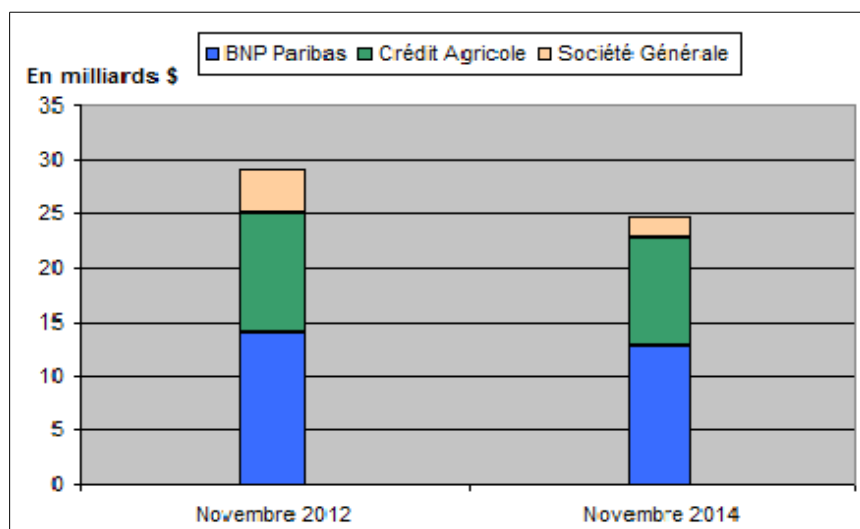
3.2 Financement

Le traditionnel financement bancaire poursuit ses évolutions dans lesquelles les banques européennes refluent alors que leurs concurrentes asiatiques montent en puissance.

Les liquidités restent abondantes mais les risques maritimes pèsent sur l'appréciation prudentielle : en octobre, la Banque Centrale Européenne a par exemple demandé à HSN Nordbank, premier opérateur allemand, de réduire son portefeuille shipping (20 Md\$). Le retrait des banques allemandes s'est accentué en 2014 en même temps que les ventes de navires se concentraient sur les porte-conteneurs que détenaient les KG houses.

Le portefeuille des principales banques françaises dans le financement maritime est en déclin ces deux dernières années : en novembre 2014, les prêts de BNP Paribas et du Crédit agricole représentent respectivement 12,8 Md\$ et 10 Md\$, en baisse de 9 % par rapport à la même période en 2012. Ces deux banques françaises sont les plus actives dans le financement maritime depuis que la Société générale y a réduit sensiblement sa présence (-50 % à 2,2 Md\$ en novembre 2014, contre 4 Md\$ en novembre 2012).

Graphique 22 : Montant des prêts des principales banques françaises dans le financement maritime



(Source : Lloyd's List, Petrofin Bank Research)

Cette situation de réduction des crédits bancaires n'est pas spécifiquement française. Les 40 principales banques internationales ont réduit leur exposition dans l'investissement maritime compte tenu des surcapacités de la flotte : 391 Md\$ de crédits en novembre 2014, contre 422 Md\$ à la même période en 2012.

Graphique 23 : Evolution des prêts des 40 premières banques de financement maritime



(Source : Lloyd's List, Petrofin Bank Research)

Parallèlement, les banques asiatiques renforcent leurs offres. Les banques chinoises sont en partie tenues par les objectifs visés par les autorités publiques cherchant à soutenir l'activité des armateurs et des chantiers. Ainsi Bank of China soutient par des lignes de crédit de 4 Md\$ les directives chinoises en faveur de la modernisation et la restructuration de l'industrie navale nationale. ICBC a ouvert une ligne

de crédit de 27,2 Md\$⁷ en octobre dernier en faveur de China Shipping Group dans le cadre d'un accord de coopération stratégique. Pour compenser les faibles rendements de ces prêts, elles sont actives dans la recherche d'opportunités et de marchés prometteurs (ICBC ayant contracté avec Bourbon par exemple dans le cas de son plan de cession de flotte en sell & lease-back).

Cette réduction des crédits bancaires offre de nouvelles opportunités à des modes de financement moins traditionnels (investisseurs privés, marchés des capitaux, véhicules spécialisés). À titre d'illustration, le Crédit Agricole et la banque japonaise Sumitomo Mitsui Trust Bank (SMTB) ont créé, en décembre 2014, Sea Bridge Finance, une co-entreprise basée à Londres en charge d'investir un milliard de dollars en obligations dans le shipping dans les trois années à venir. Les principaux armateurs visés sont européens et asiatiques. Sumitomo Mitsui Trust Bank détient un portefeuille dans le shipping de plus de 8 Md\$, très majoritairement avec des armateurs japonais. La création de Sea Bridge Finance illustre le nouveau développement du marché du financement maritime, avec de nouveaux acteurs capables de proposer des financements structurés.

Le shipping reste toutefois un secteur complexe dont les nouveaux investisseurs ne mesurent pas toujours l'importance des stratégies de long terme ou les spécificités du marché. En ce sens, les difficultés conjoncturelles du secteur vraquier ont provoqué des mouvements de reflux de la part d'investisseurs en fonds propres qui ont cherché à sortir du marché. Par ailleurs, la baisse des cours du pétrole a entraîné un mouvement de repli des actions des sociétés liées au secteur, y compris celles des armateurs spécialisés alors que ce contre-choc impactait positivement leurs résultats d'exploitation.

4. CONCLUSION

Le deuxième semestre 2014 peut être considéré comme celui d'un « cygne noir » pour reprendre l'expression consacrée : marqué par une baisse massive, brutale et imprévue des cours du pétrole, il remet en question la plupart des stratégies qui s'étaient mises en place dans la perspective d'une année de transition où les armateurs étaient confrontés aux questions des surcapacités héritées de la crise débutée en 2008.

Alors que leurs hypothèses étaient directement ou non élaborées sur un pétrole toujours plus cher, les derniers mois de 2014 rouvrent des débats stratégiques majeurs autour du slowsteaming, des politiques tarifaires et des investissements à mener. Ces questions déstabiliseront encore plus les efforts pour faire converger et structurer les offres de transport maritime.

7 Selon la Lloyd's list, février 2015



**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Direction générale des Infrastructures,
des Transports et de la Mer

Direction des Affaires maritimes
Mission de la Flotte de Commerce
Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex
Tél. : +33 (0)1 40 81 21 22

