

Bilan maritime d'une année de crise hors-norme

La pandémie de la Covid va à l'évidence marquer l'histoire humaine. La crise économique mondiale qu'elle provoque est elle-même assez exceptionnelle, dans ses causes, son fonctionnement et ses conséquences. Presque toutes les filières économiques de notre monde moderne sont touchées plus ou moins gravement. Le transport maritime n'échappe pas à cela. Pourtant, l'une des plus importantes économies de service va sans doute finir l'année avec des chiffres en baisse, mais dans des niveaux acceptables. C'est une des leçons de ce moment particulier. Le monde global comme nos vies individuelles ne peuvent vivre sans le transport maritime. La maritimisation des matières premières et produits industriels est à une échelle telle que les 50 000 navires (et ne l'oublions pas 180 000 marins) sont incontournables et indispensables, à moins de changer notre fonctionnement économique. Restent les caractères propres de cette crise qui sont plus basés sur des contrariétés de fonctionnement que sur des remises en cause de notre économie, pour peu que la crise sanitaire ne dure pas trop en 2021.

Caractères généraux de la crise

L'évolution de la crise sanitaire est connue de tous : début chinois, contaminations européenne et américaine, dimension mondiale, relative pause estivale et rebond automnal. Pour l'économie, c'est l'effet négatif du confinement printanier puis les contraintes de la fin de l'année. Cette période apporte toutefois deux bonnes nouvelles, la perspective de vaccins et la nouvelle administration américaine du président Joe Biden.

Des pans économiques entiers sont affectés plus ou moins lourdement, car de nombreuses restrictions imposées pour des raisons sanitaires sont pénalisantes. Le transport maritime (à l'exception de la croisière) n'est pas de cela, mais il est dépendant de l'état de l'économie.

La crise de 2020 est plus grave que la crise de 2009. Selon la Banque mondiale, le recul du PIB global de -4,3% est bien plus rude que le -0,1% de l'époque. Les PIB de la zone euro (-7,4%) et des États-Unis (-3,6%) se sont contractés avec des chiffres plus importants qu'en 2009, mais finalement moins graves que prévu à l'été. La Chine va afficher +2%, et sera la seule économie positive. L'Inde subit la crise sanitaire (-10,3%), mais l'Afrique (-3%) et l'Asie du Sud-Est (-3,4%) limitent la casse.

Selon l'OMC, le commerce mondial des marchandises devrait reculer de 9% en 2020. Les importations européennes (-10,3%) devraient plus reculer qu'en

Amérique du Nord (-8,7%). De leur côté, les pays d'Asie vont voir leurs exportations baissées de seulement -4,3%.

Le commerce maritime est donc affecté par la crise de la Covid. La projection du cabinet Clarksons est une contraction de l'activité maritime internationale de -3,8%. L'estimation était de -5,3% en août preuve d'un impact légèrement allégé en fin d'année. Avec 11,5 Mds de tonnes, le seuil des 12 Mds attendra 2022. Derrière ces chiffres se cache une évidence, le transport maritime est fondamental à notre monde, car notre consommation d'énergie est colossale et la contraction de la consommation est réduite. Cette crise est, par bien des aspects, très spécifique.

Le pétrole, une euphorie vite passée

L'or noir a été la première victime de la crise. Le confinement chinois a fait plonger le prix et le confinement euro-américain l'a amené aux abysses. Le Brent européen a touché en avril les 20 \$ et le WTI américain a même été en négatif. Un prix de 40 \$ a été la norme du milieu du printemps à l'automne et de 50 \$ en fin d'année.

La baisse de la demande mondiale devrait être pour IEA de -8,8% avec pour l'Europe et les États-Unis le même recul de -13 / -14%. Seule la Chine, est a contrario du monde avec une croissance de la demande et des importations de 9,5%.

Le marché maritime pétrolier est très particulier cette année, car comme en 2014, l'effondrement du baril est considéré comme une opportunité spéculative. Au printemps, les taux d'affrètement des pétroliers se sont envolés en raison de la forte demande de tankers servant à transporter le pétrole vers des dépôts terrestres disponibles ou utiliser comme stockage en mer avec un pic de 200 Mt en juin. Une fois l'idée d'une crise brève évanouie, les taux sont revenus à des niveaux bas conformément à la demande mondiale. La bulle de recette du printemps sert à éponger les déficits de l'automne.

Le cabinet Clarksons a donné à l'automne une première estimation pour l'année 2020. Le volume de pétrole brut transporté sur les mers reculerait en tonnage de -6,6% (-4,4% en tonnes miles). Les produits raffinés afficheraient une baisse de -7,7% (-8% en tonnes miles). La Russie qui exporte essentiellement sur l'Europe affichait pour ses ports et sur onze mois -14,6% pour le pétrole brut et -4,5% pour les produits pétroliers.

Une conséquence de cette année spécifique a été la faible démolition de pétroliers et même aucun VLCC. Comme 26 VLCC ont été livrés, ce segment de flotte va augmenter.

Selon le BIMCO, la démolition suivra néanmoins avec la baisse des taux de fret et la demande en berne. La prévision de croissance de la flotte en 2020 est de 2,4% pour les pétroliers de brut et 2,7% pour ceux de produits raffinés.

Le gaz reste dans le positif

L'enthousiasme pour le méthane a été planétaire ces dernières années. Moins émetteur de gaz à effet de serre, il peut se substituer au charbon pour produire de l'électricité. La croissance des capacités d'exportation dans le monde porte autant l'offre que la demande. Le Qatar a décidé d'accroître fortement sa production et a signé en juin des accords avec les constructeurs coréens pour disposer, ces prochaines années, d'une flotte adaptée.

Le volume de GNL devrait être de +2 cette année (S&P Global), certes en recul par rapport à l'an dernier (+13%), mais toujours orienté à la hausse. Le début de la saison froide a même marqué une forte augmentation de la demande en Asie et une envolée des taux spot. La Chine devrait, elle, encore augmenter ses importations de 60 à 80 Mt. À l'inverse de la forte contraction indienne et peut-être d'une légère baisse européenne.

Les vracs secs tirés toujours par la Chine

Selon Clarksons, les vracs secs devraient afficher une baisse de -2,9% exprimée en tonnes. Les vracs ont un référentiel particulier avec seulement +0,2% en 2019. Naturellement, les vracs sont un ensemble vaste composé de minerais industriels (fer, bauxite, manganèse, nickel), charbon et coke, de ciment, de ferraille, d'engrais, de produits agricoles (céréales, soja, sucre). On y ajoute aussi des conventionnels comme les produits sidérurgiques et forestiers. Soit une multitude de produits dans des dynamiques de marché différentes.

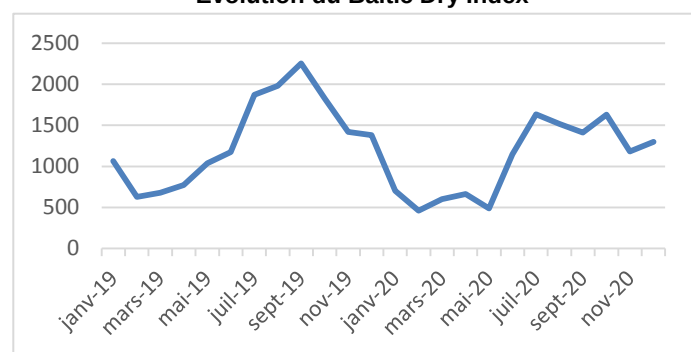
Les deux tiers du fer mondial finiront dans les aciéries chinoises, le transport maritime du minerai dépend donc de la Chine. En 2020, le transport de fer devrait croître de +3% (1,5 Mds de tonnes), en raison de la forte demande chinoise (+9%) qui surpasse les baisses européennes, japonaises, coréennes et taiwanaises. Un autre marché est désormais piloté pour plus de la moitié par la Chine, ce qui profite à la Guinée notamment, le transport de bauxite qui devrait croître de 10% (147 Mt).

Les charbons sidérurgiques et thermiques afficheront une baisse de -10% cette année. Pour le charbon thermique, la baisse est générale (910 Mt), les confinements et le ralentissement économique font baisser la demande d'électricité. Les baisses sont variables : -16% en Chine, -4% au Japon, -13% en Corée du Sud, -16% en Inde, -36% en Europe.

Les marchés agricoles se divisent grossièrement en deux marchés, le soja et les céréales. Le soja (graines et tourteaux) va progresser de 9% (161 Mt), la demande européenne est positive (+3%) et la Chine (+15%)

reconstitue son cheptel porcin. Les céréales sont destinées aux pays du Sud et sous l'effet de la pandémie beaucoup de pays ont voulu se prémunir de toute crise alimentaire. Le transport du blé devrait donc croître de 3% en 2020 (365 Mt) avec une demande venue d'Asie du Sud-Est (+17%) et d'Afrique (+4%). Ce sont les exportations américaines qui profitent le plus de ce phénomène (+17%). En termes de marché maritime, les taux d'affrètement ont forcément connu une baisse au début de l'année (confinement chinois puis occidental) avant de reprendre une évolution plus habituelle de conjoncture mensuelle. Le marché des vracs secs est marqué depuis 2008 par une très forte surcapacité, trop de navires pour des marchés qui n'ont pas tenu leur promesse malgré l'appétit chinois en matières premières. L'année 2020 devrait croître de 3,8%, notamment dans le secteur des panamax. Le niveau de démolition cette année est important, mais comme pour toutes les années de crise sectorielle (la dernière en 2016). Les nouvelles commandes suivent le même mouvement avec seulement 12 M tpl contre 30 M tpl l'an dernier.

Evolution du Baltic Dry Index



Source BDI

Une année singulière pour le conteneur

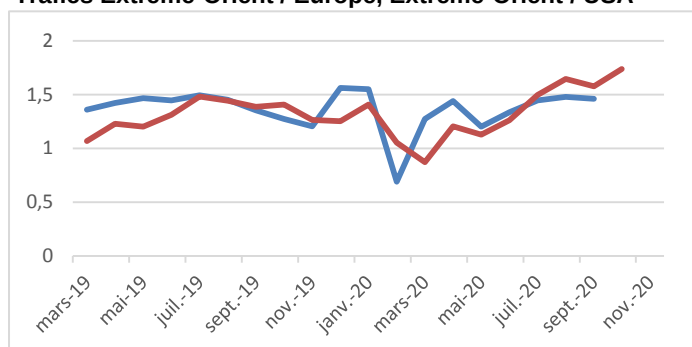
La première chose est de comprendre quel est le niveau de contraction de l'activité conteneurisée dans le monde. L'année est atypique même dans la crise. Celle de 2008 avait été simple. La faillite de Lehmann Brother ne faisait que crever la bulle économique construite au fil des années. En octobre 2008, l'économie mondiale s'est effondrée rapidement et pour une quinzaine de mois. Elle retrouvera des couleurs au cours de l'année 2010. Les *golden years* d'une demi-décennie avaient des bases viciées et le monde a repris une marche plus chaotique, l'Europe connaissant une autre crise en 2012 et la Chine ralentissant progressivement sa croissance.

La crise de la Covid est particulière. La pandémie ralentit l'activité humaine à cause d'un choix politique de restreindre, pour des raisons sanitaires, le fonctionnement économique et social. La conteneurisation a vécu en février le confinement chinois qui a ralenti l'approvisionnement en biens manufacturés. Les confinements européen et américain du printemps ont privé d'accès à la consommation. Les effets du chômage

et de la précarité ont été eux atténués par des politiques de soutien.

A l'été, la fin du confinement a libéré les entraves et permis le retour à une forme de vie normalisée dans bien des pays. La consommation a repris ses droits et comme chaque année les distributeurs occidentaux ont dû rapatrier leurs marchandises depuis les pays producteurs pour les fêtes. Le *peak season* a été décalé du début à la fin de l'été, les chargeurs découvrant au passage la contrainte de la semaine de vacances chinoise de la *Golden Week* début octobre. Au-delà, il y a néanmoins cette année un phénomène de court-termisme dans la demande. Face aux incertitudes, les distributeurs et les industriels semblent être prudents et commandent aux fournisseurs sans trop d'anticipation. Aux importations conventionnelles, se sont ajoutés la demande forte d'équipement informatique due au télétravail et les besoins en matériels médicaux.

Trafics Extrême-Orient / Europe, Extrême-Orient / USA



Source Alphaliner (Piers, CTS).

Pour l'activité 2020, le BIMCO voit -1,5%. Drewry a souligné une année contrastée avec -6% pour le premier semestre et +10% pour le second trimestre. Du côté européen, au départ d'Extrême-Orient sur onze mois, le trafic affiche un recul de -5,3% (données CTS). Selon Alphaliner, le recul portuaire en Europe sera de -3,1% pour le Nord du continent et de -4,5% pour le Sud.

Pour les États-Unis, le flux transpacifique affiche un extraordinaire +4% sur onze mois (sources Piers) soit 15 M d'evp. La National Retail Federation considèrerait début décembre le volume d'importation américain en croissance annuelle à finalement +0,8% (21,8 M d'evp). L'élan commercial de fin d'année effaçant les reculs des mois précédents. Du côté chinois, l'activité portuaire des conteneurs sur onze mois est de +1%.

Il faut être clair, les trafics de conteneurs ont été erratiques cette année. Néanmoins, au début, les armateurs de lignes régulières ont considéré qu'ils avaient à faire face à une nouvelle crise. Leur réaction a été de rationaliser l'offre en la contractant, et cela à travers l'annulation de rotations et donc d'escales dans les ports voir, dans certains cas, la suppression de certains services. Les observateurs ont comptabilisé plus de quatre cents *blank sailing*. Le phénomène s'est réduit dans la seconde partie de l'année

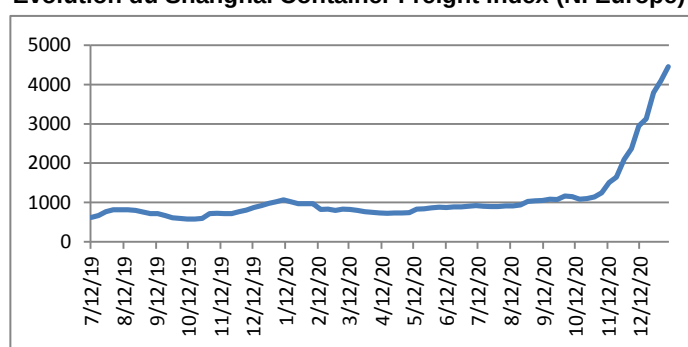
avec le retour des dynamiques. Naturellement, le désarmement a servi comme à chaque moment difficile avec un pic au printemps de presque 10% de la flotte inactive.

La rationalisation de l'offre organisée par les armateurs est mal passée auprès des chargeurs. Les retards d'escales et le manque de conteneurs ont ajouté aux récriminations. Le chaos organisationnel et la demande en yoyo ne font qu'accentuer les phénomènes d'indisponibilité de boîtes vides. L'agilité des armateurs à modeler leur offre s'oppose à l'urgence des chargeurs et ça fait des étincelles.

Selon Sea Intelligence, le profit des armements sera de 14 Mds \$ et pour Drewry 11 Mds \$. Les recettes des armateurs communiquées au fil des trimestres ont fait sensation. Les armateurs ne perdent pas d'argent et ils en gagnent. Les recettes montent alors que les trafics se contractent. Le paradoxe est fort. Chargeurs et *freight forwarder* expriment leurs critiques. Les armateurs ont fait le choix d'une forme de discipline collective. Ils ne se font pas de guerre commerciale et donc pas de braderie sur les taux de fret. Réduits à une poignée par la grande consolidation de 2016 et engagés dans d'énormes investissements (navires, terminaux), ils ne veulent pas casser les prix. Et tant mieux si les soutes sont à vil prix cette année.

L'observation des taux de fret du conteneur au travers du Shanghai Container Freight Index (SCFI) est révélatrice du marché de cette année. Le marché spot témoigne de la baisse du printemps et de l'envolée des prix face aux demandes ponctuelles. La volatilité de l'offre favorise un marché spot qui favorise l'offre. Le SCFI est parti à des niveaux astronomiques à l'automne. Les taux d'affrètement des navires suivent et le désarmement devient limité (3%).

Evolution du Shanghai Container Freight Index (N. Europe)



Sources SCFI

Les taux négociés, visibles par le China Container Freight Index (CCFI), augmentent aussi fortement. Dans un cas, on affirme que l'offre ne fait suivre qu'une demande très forte dans un contexte de rationalisation. Dans un autre, on dénonce des prix sans rapport avec le contexte de crise et dans le cadre de services extrêmement dégradés.

Les chargeurs n'avaient rien dit quand ils ont profité de la guerre commerciale de 2016 avec des taux de fret au plancher. Une guerre qui visait à éliminer les plus faibles et

qui a abouti à la grande consolidation et aux alliances réorganisées. Après la crise de 2008 et la fin des conférences, les armateurs ont dû faire le dos rond d'autant plus qu'ils étaient lancés dans une course au gigantisme, des investissements lourds qui ont d'ailleurs aussi coûté la vie à certains. C'est donc en position de force que les armateurs ont abordé cette crise.

Dans cette année spécifique, la flotte ne devrait croître, selon Alphaliner, que de 2,9%, 134 navires ont été réceptionnés pour 0,8 M d'evp de capacité. Les nouvelles commandes ont été de 98 unités (0,5 M d'evp de capacité). La démolition a été conforme à 2019 avec une centaine d'unités, car les armateurs, dans la deuxième partie de l'année, avaient besoin de toute la flotte utilisable.

Pour les ports, le constat est plus rude. Les chutes de trafics pèsent sur l'écosystème et les *blank sealing* sur les recettes des autorités portuaires. En temps difficiles, les armateurs rationalisent leurs services et ont clairement privilégié les organisations via les hubs. Singapour, Tanjung Palapas comme Gioia Tauro, Algésiras et Tanger Med montrent des chiffres positifs ou légèrement négatifs. Anvers et Rotterdam encaissent aussi le choc. En revanche, les ports français, allemands, espagnols et italiens affichent des reculs conséquents surtout s'ils ont perdu des transbordements.

Le ferry dans la nasse de la crise européenne

Le confinement au printemps, une saison touristique bridée à l'été et le reconfinement à la fin de l'année, le secteur roulier européen qui compte environ 120 lignes ropax est particulièrement atteint. Seul un accord au final avec la GB post-Brexit est satisfaisant. L'Irlande va disposer d'une nouvelle densité de lignes depuis les ports français et belges.

Les trafics méditerranéens ont été perturbés, mais sont fondamentaux aux grandes et petites îles du continent ainsi qu'aux liens avec les partenaires méditerranéens. Sans doute, la plus faible fréquentation des îles touristiques s'est aussi vue dans le segment du fret d'approvisionnement.

La situation du secteur roulier et ferry européen est difficile. La presse témoigne des appels à l'aide publique ou les plans sociaux de certains. L'armement espagnol Armas Transmediterranea, en grande difficulté, a sollicité l'aide publique. En France, le salaire net a été établi pour un an pour la Brittany Ferries affectée par les freins réguliers aux transits avec la GB.

Grossièrement, le segment du fret est surtout affecté par la crise économique liée à la pandémie alors que le ferry paye le même phénomène que l'aviation qu'est l'empêchement de voyager. Difficile d'établir un bilan précis pour les compagnies européennes mais les chiffres sur trois trimestres de DFDF indiquent -70% pour les passagers et -12% pour le fret. Brittany Ferries affiche respectivement -75% et -25%.

L'année noire de la croisière

Fort de ses 300 navires et ses 30 M de passagers mondiaux, cette industrie à la croisée du maritime, du loisir et du tourisme paye la crise de la covid. En accumulant des milliers de passagers, les navires de croisière ont été condamnés à l'arrêt par le confinement. Là où certains pays européens ont accepté un retour relatif des voyages à la fin de l'été, les États-Unis par l'agence fédérale du CDC, se sont montrés particulièrement durs. L'état sanitaire des États-Unis justifiait des mesures drastiques et même avec le principe d'un retour très contrôlé décidé en novembre, cela n'empêche pas l'extrême prudence des compagnies. Elles ne veulent pas voir leurs navires touchés par quelques cas d'infection transformés en cas médiatique. Encore une fois, la maîtrise vaccinale de la pandémie est donc le meilleur espoir.

Les grandes compagnies de la croisière passent une année en enfer. Elles "brulent" 1 Mds \$ par mois, avec des emprunts et des augmentations de capital. Seule la confiance dans le potentiel mondial de la croisière durant ces prochaines années va pouvoir effacer la catastrophe de la crise.

La construction navale de croisière va faire le dos rond. Pour l'instant les chantiers européens conservent leur programme. Il n'y a pas eu d'annulation, mais des décalages de livraison et dans la foulée de construction. La décennie peut rester positive, mais dans un calendrier remodelé. Une occasion aussi pour continuer à développer des solutions innovantes en énergies dans le cadre d'une croisière responsable. Un constat qui vaut pour tous les secteurs maritimes. Le GNL se développe de plus en plus et les initiatives se multiplient (hydrogène, méthanol, ammoniac, batteries, véliques).

Un bilan contrasté

Sans aucun doute, aucun humain n'oubliera l'année 2020. La pandémie a bouleversé nos vies. De l'impensable confinement des populations à la mise au ralenti des sociétés et des économies. Il est impossible de comparer la crise économique liée aux perturbations des mesures sanitaires. Cela ne ressemble ni à 1929, 1973 ou 2008. Le transport maritime subit des replis sectoriels, mais finalement limités. Plus que jamais, il est indispensable à notre monde. Nos besoins en produits manufacturés chinois sont toujours aussi forts et la Chine peu perturbée par la pandémie s'en sort plutôt bien. Les volumes de fer, de bauxite, de pétrole, de gaz et de soja témoignent que la Chine vit à un rythme différent. Reste pour 2021, les espoirs d'un vaccin pour endiguer la Covid. Les institutions internationales envisagent un retour de la croissance des économies et des échanges. Si tout va bien.

Paul TOURRET