

L'avenir de la conteneurisation

La conteneurisation a-t-elle passé ses meilleures années pour entrer dans un cycle négatif comme beaucoup le pensent ? Le boom du secteur reste porté par les échanges stimulés par la Chine et l'ensemble des économies émergentes. En 2006, la croissance est restée soutenue avec comme en 2005 +8% (98 M d'exp) avec toujours un auto fort stimulant les importations européennes.

Les pronostics pour les prochaines années sont optimistes puisque la demande est au rendez-vous notamment pour les liens avec l'Europe grâce à l'auto fort qui alimente les importations. Les trafics portuaires sont donc au plus haut.

En Asie, les ports chinois affichent des croissances de 14 à 40% et en Europe, Anvers, Hambourg, Brème et Barcelone briment particulièrement leur springle du jeu. Face à ces croissances de trafics, les autorités portuaires et les grands manutentionnaires sont engagés dans une course à la capacité. De ce système portuaire international serait congestionnée à 50% et les prévisions indiquent une congestion totale des 2010-2011 malgré les extensions engagées depuis le début de la décennie.

La planète est donc en chantier avec en Europe une vague de terminaux européens prévus à court ou moyen terme comme la Maasvlakte II à Rotterdam, le London Gateway, Wilhelmshaven en Allemagne, le Quai Prat à Barcelone, Fos ZIL à Marseille en attendant une nouvelle extension sur la rive gauche d'Anvers et dans le port de Hambourg.

Quant aux manutentionnaires, ils sont libéralement en train de quadriller la planète de leurs terminaux car toutes les économies quelque soit leur niveau de développement ont besoin de leur indispensable interface portuaire.

De leur côté, les armateurs se sont engagés aussi dans les terminaux afin d'y sécuriser leur accès (physiques et tarifés) mais ces engagements représentant des coûts colossaux d'autant plus

que le gigantisme est de mise. En septembre 2006, Jacques Saadé demandait un engagement des fonds d'investissement dans le secteur...

Il faut dire que les armateurs sont engagés dans de grands investissements pour leur flotte. Les armateurs ont totalement commandé des chartiers navals et notamment avec les plus gros VLCS (very large container ships) du type Classe E de Maersk (11 500 exp) et les futurs CMA CGM de même taille. Néanmoins, le pic de la construction des navires de plus de 8 500 exp est sans doute passé avec en 2006, 61 unités et les deux prochaines années une cinquantaine par an.

D'une manière plus globale, la réalisation de cette future flotte conteneurisée

pourrait être réduite si un cycle négatif se profile. Le mouvement de consolidation de 2005, illustré par les acquisitions de Maersk, de CMA CGM et Hapag Lloyd, ne s'est pas prolongé en 2006 car les cibles étaient rares. Les prochaines prises pourraient être les nombreux armateurs asiatiques très éclatés par pays. Si ces opérateurs sont moins présents sur les axes Nord - Sud, ils sont au cœur du gisement de marché qu'est l'intra-asiatique avec déjà 21 M d'exp en 2006.

CMA CGM est sans doute le précurseur d'une nouvelle tendance avec l'acquisition en cours d'un petit opérateur à Taiwan (CLN).

Nuages à l'horizon

Alors même que les perspectives sont bonnes, des signes d'inquiétude pèsent sur la conteneurisation. Le premier provient des prix de vente à la baisse sur les gros traders au départ de l'Asie depuis le mi-2006. La raison de cette chute des tarifs est simplement la surcapacité mise en œuvre par les armateurs. La croissance des trafics et la recherche de la productivité ont amené à des commandes massives de navires de plus en plus gros. Comme cela s'est déjà produit dans le shipping, l'offre se retrouve (temporairement) supérieure à la demande et la baisse des taux de fret se répercute sur les taux d'affrètement même si au début de l'année la chute a été stoppée.

Signe d'un retournement de marche, au début 2007, le coût journalier d'un porte-conteneur de 2 500 exp (20 000 \$) est deux fois moins élevé qu'à la mi-2006. Le risque industriel est alors d'ouvrir à tous les croissances de capacité, d'accroître la concurrence et d'entraîner des

guerre tarifaires qui feront des victimes. Sauts les armements qui auront des ressources financières suffisantes alors même que les besoins en capitaux d'investissement restent importants.

Autre point négatif, le coût des soutes en 2005 et 2006. En juin dernier, par exemple, NCL annonçait un surcoût de 132 M \$ et OOCL 102 M \$. Même si en ce début 2007 ce poste de charge a été réduit par une baisse conséquente des cours du brut, les coûts de carburant ont pesé en 2006 sur les groupes et leur rentabilité. Quasiment tous les opérateurs publiant leurs résultats ont réalisé des pertes ou des bénéfices réduits en 2006.

Dans ce contexte difficile, les armements engageront des réductions de capacités, des rationalisations des services et des escales. Les résultats de Maersk et Hapag Lloyd témoignent des difficultés "digestions" de R&O Nedlloyd et CP Ships. Tout cela serait sans doute plus facile à faire si ne se profilait pas, au moins en Europe, la fin des conférences qui amènera une grande fragilisation de l'industrie du conteneur en accentuant encore plus la concurrence mais aussi la concentration, phénomène courant des processus de libéralisation. La concentration pose problème car l'expérience démontre qu'il faut au moins de deux ans pour voir les synergies opérationnelles se dégager. La conteneurisation affronte une quadrature du cercle qui en cas d'aggravation risque fort de faire des dégâts. ■

Paul Tourret
Directeur de Bwiner



La Emma Maersk de Maersk Line. Les grands armements ont engagé dans une course au gigantisme