



ISEMAR
INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Pandémie planétaire Premiers effets maritimes

En cette fin avril 2020, il est encore difficile de dire ce que seront les conséquences de la pandémie mondiale du Covid19. Pour en rester à l'économie et aux industries maritimes, le choc est rude. Les crises font partie même du fonctionnement de l'économie (1929, 1973, 1979, 1991, 2008) et les exemples d'un effondrement avec des conséquences lourdes pour le transport maritime sont relativement courants. C'est souvent l'occasion d'épurer des dysfonctionnements produits par des périodes de croissance de l'économie cyclique. Le monde globalisé a déjà connu une très forte remise en cause en 2008-2009 prolongée par la récession européenne de 2011. Pourtant cette fois la crise est différente. Pour la première fois depuis longtemps, la crise provient de la précaution mondialisée de se protéger d'une maladie qui dépasse, en ce printemps 2020, la capacité humaine à l'endiguer. Nous essayons ici de comprendre la nature atypique de cette crise économique et de voir quelles pourraient en être les conséquences à court et moyen termes pour les échanges internationaux et le transport maritime qui les réalise.

Le moment chinois (février 2020)

Pour trouver des épisodes similaires de grande pandémie, il faut remonter au choléra des années 1830 et à la grippe espagnole de 1920. Depuis cent ans, le monde n'avait pas connu d'épisode d'infection humaine aussi redoutable et cela se produit à l'âge de la globalisation, des déplacements accélérés des hommes et des marchandises. Le premier a favorisé le développement de la maladie sur tous les continents, le second va être bouleversé par cet événement à une échelle encore inconnue en ce mois d'avril 2020.

Le Covid19 est né en Chine à la fin de l'année dernière comme d'autres épisodes épidémiques depuis deux décennies. Le régime autoritaire chinois a géré à sa manière la naissance de l'épidémie. Née dans une province du Sud autour du Wuhan, la première conséquence en a été de perturber de manière conséquente l'économie chinoise. Les mesures de confinement de la population se sont traduites par l'arrêt de l'activité nationale, une pause difficile à lire statistiquement en raison des congés traditionnels du Nouvel An chinois en février.

La première phase de l'effet du Covid19 sur l'économie et le transport maritime est donc chinoise. À partir de mi-janvier, la Chine prend l'ampleur de la crise sanitaire et le

gouvernement ordonne des mesures qui réduisent l'activité du pays. Les conséquences sont alors sur le prix des matières premières (fer, bauxite, pétrole) et un ralentissement de la demande chinoise sur les vracs.

Surtout, c'est le ralentissement des flux conteneurs en relation avec la Chine, ce qui pèse sur le transport maritime. Les pays importateurs s'inquiètent pour leur chaîne d'approvisionnement et le transport conteneurisé en ressent les effets. Les chiffres portuaires chinois n'étaient pourtant pas apocalyptiques avec -10% pour les deux premiers mois de l'année 2020.

Début mars, l'idée dominante était de savoir si la Chine reviendrait à la normale d'autant plus que Pékin semblait avoir confiné le foyer initial de Wuhan et limité les dégâts pour le reste du pays. Le monde devait alors faire avec une sorte de "délai" de ses approvisionnements chinois. La question de la dépendance à l'industrie manufacturière chinoise commence aussi à se poser ici et là. Ce qui est une évidence de fragilité pour le secteur de la santé peut l'être aussi pour tous les secteurs dans lesquels le *made in China* est un élément central de la chaîne de valeur industrielle et commerciale. La Chine est aussi un moteur d'exportations des autres pays notamment en Europe.

Depuis 2002, elle fournit le monde dans tous les domaines autour de 50 M d'evp pleins. La leçon du Covid19 est peut-être alors de réduire cette dépendance. Pour quelques euros ou dollars de moins à la pièce est-il nécessaire de manufacturer autant de choses en Chine? La Chine est peut-être un foyer (autoritaire) de stabilité économique et sociale, mais elle n'est pas sans risque et comme elle vient de le montrer, elle représente pour la troisième fois un danger sanitaire (SRAS, H1N1) et pour la première à l'échelle d'un monde global. La diffusion même de la pandémie provient du déplacement des acteurs économiques liés à cette économie mondialisée de la Chine.

La guerre commerciale de Trump contre la Chine devait déjà réduire sa trop forte emprise. Le résultat est un million d'evp transféré vers d'autres pays d'Asie. Le Covid19 va-t-il engager une relocalisation ? Un mouvement des productions qui aura des conséquences sur le transport conteneurisé. Peu si c'est pour réaliser un étalement vers l'ensemble de l'Asie ("relocalisation"). La flotte de porte-conteneurs géants dédiée à l'Europe – Asie garde sa pertinence avec un étalement productif sur d'autres pays d'Asie. C'est alors la question de ce moment chinois.

Le moment européen (mars 2020)

En janvier, l'Italie est le premier pays européen à avoir été contaminé de manière visible. Le paradoxe est d'abord une distanciation des Etats européens contaminés les uns par rapport aux autres. La France, après l'Espagne, prend la mesure de la gravité de l'infection et de sa transmission rapide dans la population. L'Allemagne suit et plus tardivement le Royaume-Uni. L'Europe devient le deuxième et plus grand foyer du Covid19. Cette fois dans un cadre démocratique et libéral, les Etats européens se lancent dans le confinement des populations réduisant ainsi leur l'activité économique.

Cette fois-ci, c'est l'Europe tout entière qui est confrontée à la pandémie et qui se met au confinement. Le résultat est donc le ralentissement de l'économie. La première raison est la réduction de l'activité industrielle comme en Chine, ce qui se voit clairement pour le printemps. Dans le cadre européen, le confinement se traduit dans un phénomène jamais vu dans l'histoire économique continentale par une "impossibilité de consommer" et non l'absence de demande d'une crise "conventionnelle". Cela se traduit dans tous les secteurs : la distribution non alimentaire, les véhicules, les carburants. Les services et les administrations sont aussi perturbés.

Le tourisme européen est lui-même contraint à une mise à l'arrêt ce qui touche le transport aérien. Les liaisons maritimes avec le Royaume-Uni, l'Irlande et toutes les îles du continent sont désormais presque sans passagers. La continuité vitale du transport routier maintient une activité basique, mais des ferries et rouliers sont à l'ancre.

La phase un européenne correspond donc à mars et avril, un gel d'une partie de la consommation qui se traduit sur le transport maritime : moins de conteneurs, moins de remorques roulières, moins de raffinage, moins d'industries lourdes. L'industrie maritime qui a connu une pause finalement courte du moment chinois connaît dès lors un phénomène pire avec la mise à l'arrêt de l'Europe. La période du confinement produit la deuxième vague sur l'économie, le commerce des activités de production, de négoce et de services. Pour les entreprises, cela signifie la chute des recettes, des faillites et une menace terrible sur l'emploi. C'est alors une vraie crise économique qui touche le continent européen. Il faut alors attendre la capacité de résistance des Etats à gérer cela. On peut alors louer la présence d'un état interventionniste (fiscalité, économie, social) pour tenter de faire passer le cap le plus dur le confinement total.

Le moment américain (avril 2020)

Pour des raisons idéologiques et personnelles de Donald Trump, le déni a d'abord été l'attitude du gouvernement américain (un phénomène qui a en fait touché la plupart des pays). La question du moment américain est, début avril, de deux ordres. Le premier est le niveau que va prendre la pandémie aux Etats-Unis et la capacité du

système de santé américain à gérer les choses. Le second est dans l'effet destructeur rapide qu'ont les crises américaines, celle de 2008 reste dans les mémoires.

L'absence de l'Etat social et la rudesse du fonctionnement économique aux Etats-Unis créent une forme moindre d'amortissement par rapport à l'Europe. Fin avril, la conséquence en termes de destruction d'emplois est déjà lourde avec 30 millions de personnes sans emplois indemnisés. La référence américaine est maintenant la Grande Dépression.

La récession américaine va avoir une conséquence sur l'économie mondiale puisque le pays importe par an 21 à 22 M evp pleins de toutes origines. Le redémarrage des usines chinoises ne sert à rien sans les bataillons de consommateurs américains. La National Retail Federation a communiqué début avril des chiffres catastrophiques de prévision pour mars de -21,3% et les autres mois proches seront à l'avenant.

L'effet boomerang se traduira alors sur les fournisseurs, la Chine et ses voisins alimentent la grande distribution américaine (10 M evp pleins / an). L'Europe exporte elle même l'équivalent de 5 M d'evp pleins vers les Etats-Unis. De même, les exportateurs européens ont besoin des clients mondiaux. Le risque est un effondrement comme un château de cartes du commerce extérieur. Début avril, l'OMC a fait de premières estimations très pessimistes de réduction jusqu'à 30% du commerce mondial. Une catastrophe pour la conteneurisation.

Effet paradoxal pour le pétrole

Le ralentissement chinois a eu rapidement un effet sur le prix du pétrole. De 65\$ le baril en janvier à 50\$ à la fin février lorsqu'il s'agissait surtout d'un problème chinois. La mondialisation de la pandémie (baisse du raffinage et de la consommation) a fait chuter jusqu'à une vingtaine de dollar le baril. Un niveau jamais vu à l'âge de la globalisation. Il faut dire que la rivalité entre la Russie et l'Arabie Saoudite (avec EAU), a accentué la chute du brut (Brent) en refusant de limiter en février et mars la production. La chute du prix n'arrange ni la production américaine ni les recettes des pays producteurs.

Le transport maritime de pétrole devait être affecté par la baisse de l'activité mondiale mais, comme en 2014, le prix bas entraîne un phénomène de spéculation qui mobilise au maximum les cuves terrestres et la flotte de pétroliers notamment les VLCC et les suezmax. La limite du stockage terrestre est atteinte ici et là, le stockage flottant est encore possible mais les taux d'affrètement des tankers ont atteint des niveaux élevés. Comme à chaque fois c'est un pari spéculatif sur le brut et les raffinés sur une durée limitée. La sortie de crise est difficile à prévoir. Sur le marché à terme en avril, la spéculation est prise à son jeu avec des prix négatifs du West Texas Intermediate (WTI) américain, c'est à dire des acheteurs payant pour se débarrasser de leur achat à terme.

Les vracs secs sous différentes influences

Le ralentissement de l'économie chinoise a eu un effet immédiat à partir de la mi-janvier avec une moindre demande chinoise sur les vracs secs (fer, charbon, soja) dont elle constitue, selon les cas, un à deux tiers du marché mondial.

Le Baltic Dry Index (BDI), indicateur composite des routes maritimes du vrac a montré rapidement des signes de faiblesse pour atteindre un niveau minimum en mars autour de 600 points. Certes, il s'agit d'un point très bas comme pour la crise de 2008 et 2009, mais, depuis, la surcapacité du secteur vraquier ramène régulièrement le BDI à un point très bas. Le passage très bas a été momentanément, l'index londonien s'est un peu repris au mois d'avril. La prévision mensuelle de Clarkson pour 2020 était alors -4%, le fer se maintient en Chine, le charbon reculerait de 5% mais les vracs pilotés par l'Europe et les conventionnels (acier, ciment) chuteraient d'au moins 15%.

Du côté des grains, le commerce mondial est impératif, la nutrition des pays développés comme en voie de développement continue en temps de crise. La FAO porte même une attention au risque de pénurie par la perturbation de la chaîne de transport intérieur de bien des pays. Certains pays importeraient massivement pour se prémunir de risques ces prochains mois. Les pays importateurs de céréales pour leurs animaux sont aussi concernés (Europe, Chine).

Le conteneur dans la tempête

Les indicateurs de l'activité conteneur peuvent donner quelques signes de l'évolution des choses depuis le début de la crise. Le Shanghai Container Freight Index (SCFI) donne une indication de la tendance des taux de fret au départ de Chine. Ainsi, à une première baisse liée au "moment chinois" s'est ajoutée une seconde par les effets européens et américains. La demande printanière semble compromise, la consommation estivale menacée.

En avril, l'index vers l'Europe s'était contracté de 25% (725\$). Le point le plus bas en janvier 2009 était de 1020 \$. Du côté américain, la baisse du SCFI transpacifique est à un point bien plus bas qu'en 2009. Les taux indiquent que la crise est forte avec la réduction des importations occidentales liée au confinement européen puis américain. La première conséquence est l'annulation des départs de navires (sans doute autour de 500 de mars à fin avril) puis la réduction du nombre de services dans toutes les directions.

Les opérateurs contractent leur offre ce qui se traduit par des navires mis à l'arrêt soit par les propriétaires opérateurs soit par les propriétaires fréteurs. Le désarmement prend des proportions jamais vues nonobstant la crise du conteneur et la faillite de Hanjin en 2016. Pour prendre la crise de 2008-2009, le désarmement a atteint 1,5 M d'evp, mais 12% de la flotte.

Courant avril, le chiffre est de 2,2 M d'evp avec une proportion de 10% mis à l'arrêt.

La crise du conteneur est donc là. La baisse de l'activité sera elle sur l'année de 10 ou 20%, difficile de le dire fin avril. Les profits s'effondrent, mais là encore difficile de dire le niveau de perte. Tout dépend du maintien des taux de fret. Le maintien de la demande et l'absence d'une destructrice guerre commerciale peuvent permettre de préserver des opérateurs du conteneur et des pertes limitées collectivement autour de 7 Mds \$. Dans le cas contraire, cela pourrait représenter 25 Mds \$ d'après les analystes. Le seul point positif est le prix du pétrole qui réduit la facture des soutes. Le secteur peut espérer un redémarrage dans la seconde partie de l'année. Les compagnies doivent faire le dos rond et certaines peuvent être menacées dans leur existence.

La croisière, mise à mal profondément

La pandémie a très vite rattrapé l'industrie de la croisière avec le paquebot *Diamond Princess* coincé au Japon avec des malades à bord. Progressivement, plusieurs navires ont été confrontés au même problème avec le rapatriement des passagers embarqués jusqu'à début mars. Au-delà des navires, c'est la croisière qui est confrontée à la crise et en trois temps. Le premier concerne l'arrêt des trois cent paquebots et la suppression des services pour une période du printemps au début de l'été. Le second temps, c'est une remise en cause de la croisière comme industrie du tourisme à l'image de l'avion et des clubs de vacances. La promiscuité relative des lieux et les mobilités de loisir. Après le 11 septembre, la croisière a été perçue comme un risque qui a éloigné les touristes américains et européens pour quelques mois. La période de crise pourrait aller jusqu'en 2021, la croisière devra donc se réinventer.

Le troisième temps serait une désaffection profonde pour la croisière. Pour l'instant, la baisse du cours des deux géants du secteur, Carnival et RCCL, témoigne du risque économique que porte le secteur (licenciement, faillites). La menace économique est forte. Le gouvernement américain peut aider les compagnies, mais s'interroge sur les justes retombées sur l'économie, les retombées des escales de départ ne peuvent justifier l'aide publique. Cela peut être un des éléments des relances sectorielles publiques dans le monde, des exigences de retour.

Construction navale, effets à venir

La construction navale paye le prix de la crise. La chute des commandes concerne tous les secteurs maritimes et l'offshore. Les chantiers européens et asiatiques peuvent voir l'avenir avec inquiétude. Pour la croisière, la période de crise comme après 2001 et 2008, n'est pas bonne pour la construction navale. Celle-ci au-delà de l'arrêt de production lié au confinement qui va perturber la

production en 2020. Le carnet de commandes est bon pour les trois constructeurs européens et l'inquiétude porte seulement sur un scénario noir qui serait trop rude et mettrait en très grandes difficultés les armateurs.

Le coup de frein sur la croisière menace donc les grands constructeurs qui sans doute bénéficieront du soutien des Etats. Déjà, les Etats suspendent les remboursements des armateurs de la croisière. Meyer Werft parle d'une future décennie difficile. Pour la France et l'Italie, le statut public sera sans doute une protection avec des contrats publics civils et militaires et en toile de fond les exigences de la transition énergétique.

Du côté asiatique, la consolidation sera une exigence. Le Japon peut continuer son fonctionnement endogène alors que la Chine et la Corée, dépendantes du marché mondial, devront sans doute encore plus réorganiser leur secteur naval. Hypertrophiée par l'élan des années 2000 et peu contractée dans les années 2010, la construction navale asiatique devra réduire ses capacités. Elle peut avoir la tentation d'attaquer encore les derniers pans de l'industrie européenne (paquebot, ferry). L'Europe devra choisir si elle veut conserver ce secteur. Celui-ci l'a déjà appelée à le considérer comme un secteur clé à préserver.

Des questions multiples pour le maritime

La situation actuelle provoque des problèmes à un niveau jamais vu. Les questions sont nombreuses et la presse en témoigne au fil des jours : comment organiser le fonctionnement des services de ferry et au-delà soutenir les opérateurs des États côtiers européens ? Comment gérer à l'échelle planétaire les relèves d'équipage du transport maritime et de l'offshore ? Comment avec ce niveau du brut maintenir la prospection pétrolière pour maintenir l'approvisionnement de la décennie débutante ? La route du Cap est elle une alternative admissible ? Comment vont fonctionner les ports face à l'excès de stockage dans une économie au ralenti ? La logistique va-t-elle exiger du maritime encore plus d'efficacité et de fiabilité ? Comment la démolition navale d'Asie du Sud va absorber la croissance de la mise au rancart des navires surnuméraires y compris des pas très anciens ? Les États européens doivent-ils sauver leurs compagnies maritimes et faire un pas de plus dans le concept de flottes stratégiques ? Le dépavillonnement est-il un prix à payer ? Quel effet sur les obligations de la réduction des émissions (scrubber, fioul déssouffé) ?

Déconfinement et au-delà

Le confinement des populations de la plupart des pays correspond à un mode de résistance à l'assaut de la pandémie et au besoin de limiter la contamination rapide. Courant avril, le choix des gouvernements et la demande des populations sont de sortir de cette situation impossible à tenir au-delà du raisonnable pour le bon

fonctionnement des individus, des sociétés et des économies.

La crise économique du Covid19 est certes atypique, mais peut être enrayée dans un terme relatif, car elle n'est pas basée sur l'épuration d'une bulle ou d'une fin de cycle. Ce n'est qu'une pause forcée. Le déconfinement progressif et sanitaire acceptable est un impératif économique dans la seconde partie du printemps ou à l'été en vivant avec une menace latente.

Il doit donc y avoir un nouveau "moment", celui d'un monde reprenant sa marche mais sous conditions sanitaires. Derrière cette idée, il y a la reprise du fonctionnement de l'économie, des productions, des échanges, de la distribution. Même progressif, même imparfait, le déconfinement sera une bouffée d'air pour l'économie. La consommation hors alimentaire va reprendre et avec elle le commerce international et donc le transport maritime.

Le transport conteneurisé comme les secteurs liés à des produits manufacturés et industriels peuvent subir un choc bref, mais violent, mais pas une crise profonde et longue. Le ralentissement industriel mondial menace, les stocks s'accumulent. Un retour à la normale même partiel est un impératif économique de survie. Les menaces de faillites maritimes sont réelles et les États sauveront aussi des compagnies maritimes. On pourra ensuite se poser la question de changements économiques profonds à l'avenir.

Peut-être faut-il s'interroger sur la nature de cette crise ? Elle n'est pas d'origine économique. Son intensité première va être terrible à l'image de 1929, 1973 et 2008, mais elle n'est pas basée sur des fondamentaux à corriger (parité monétaire, surchauffe, bulle, prix du pétrole). On pourrait imaginer que la fin du confinement à un terme raisonnable pourrait "libérer" l'économie et faire repartir rapidement les choses certes sur des bases peu favorables, mais la reprise est possible.

Dans les hypothèses, faut-il néanmoins envisager une globalisation revisitée ? Les populations et les politiques peuvent exiger moins de libre échange, relocaliser des pans entiers de l'industrie. N'oublions pas aussi l'exigence environnementale qui reste prégnante et oblige à changer. Le monde d'après en ce printemps est une inconnue et une projection de beaucoup plus qu'une réalité. Le transport maritime restera une évidence, la dispersion des ressources et des savoir-faire nourrit le commerce international et son vecteur maritime. Les ajustements ne seront sans doute pas si importants (moins d'Extrême-Orient, plus de proximité peut-être). Début mai 2020, tout cela reste hypothétique.

Paul TOURRET