



Les géants européens du maritime

Les guerres commerciales de la Présidence Trump, le Brexit à la fin de la dernière décennie et surtout maintenant la crise sanitaire et l'agression russe contre l'Ukraine ont montré que l'économie globale n'avancait pas sur un long fleuve tranquille. Le transport maritime est l'un des outils majeurs de cette économie contemporaine née il y a vingt ans et qui implique toutes les nations du monde. Depuis 3000 ans en Méditerranée, 1500 en Europe du Nord et 1000 sur l'ensemble de la terre, des navires européens font du commerce maritime. Si l'on prend la période la plus récente depuis l'après-guerre, les maisons qui font cette maritimité européenne ont naturellement changé et évolué, mais à l'évidence à Oslo, Copenhague, Hambourg, Marseille, Naples ou au Pirée s'incarne aujourd'hui l'une des forces économiques du continent. Ces compagnies maritimes constituent l'un des atouts européens dans la globalisation mais sont aussi redevables des challenges environnementaux qu'exige notre époque.

Le carré d'as de la conteneurisation

La crise sanitaire a été une période favorable à la conteneurisation. En 2020 et 2021, les consommateurs ont été contrariés dans leurs activités de loisirs et récréatives. La disponibilité financière notamment du côté américain s'est traduite par une hausse de la consommation de produits manufacturés. La conteneurisation a connu une très forte hausse vers les États-Unis avec des taux de fret relevés. Sans connaître une telle frénésie, l'Europe a aussi plus importé, avec des taux qui ont atteint des sommets. La situation en 2022 a évidemment changé. Le confinement de la région de Shanghai n'est qu'un épisode de la crise sanitaire avec une énorme mais momentanée contrainte opérationnelle en Chine et par écho dans le reste du monde. La guerre en Ukraine est plus grave car les effets sur les prix des énergies provoquent de l'inflation et une chute de la croissance en Europe. Les volumes de conteneurs y sont en recul. L'affaiblissement de la crise sanitaire est donc moins réjouissant que prévu.

Les volumes en augmentation et les taux relevés ont permis aux armateurs de réaliser des gains substantiels en 2020 et surtout en 2021. Les groupes européens de la

conteneurisation apparaissent donc comme particulièrement gagnants ce qui se traduit dans les recettes, mais aussi dans l'ensemble des investissements relativement diversifiés (en dehors des achats de navires). Annoncé vu de sa stratégie de commandes et d'achat d'occasion¹, l'avènement comme numéro un mondial de l'armement italo-suisse s'est produit début 2022. À l'été, MSC affiche une flotte opérationnelle de 4,468 M d'evp contre 4,272 M pour Maersk. Le leadership ne sera pas perdu à court terme car le carnet de commandes de l'entreprise de Genève est cinq fois plus important (114 navires) que pour son concurrent et partenaire d'alliance danois. Le groupe fondé par Gianluca et maintenant dirigé par son fils Diego sera bien le leader de la conteneurisation de cette décennie.

La branche de MSC en termes de manutention est Terminal International Limited (TIL) avec en 2021 le rang de sixième groupe de manutention mondial. L'acquisition majeure de la période est Bolloré Africa Logistics (5,7 Mds €) qui donne autant des positions portuaires que des services logistiques en Afrique de l'Ouest. Outre des acquisitions régulières, il faut aussi moderniser les terminaux. À titre d'exemple, en France, TIL mettra 700 M € au Havre² et 1 Md \$ à Santos et Navigantes.

Au-delà du conteneur, la famille Aponte a une activité maritime diversifiée avec d'abord, depuis 1995, la croisière. C'est l'un des secteurs de l'économie mondiale le plus affecté par la crise sanitaire, mais MSC peut opportunément utiliser les bénéfices de la conteneurisation pour soutenir ses autres activités. Pour la croisière, le groupe a perdu de l'argent, mais en remettant rapidement sa flotte en opération cela a été relativement endigué. En 2022, il a ajouté deux nouveaux paquebots à sa série de quatre pour sa nouvelle marque de luxe Explora Journeys. MSC s'est diversifié dans le ferry et le roulier avec SNAV (1995), GNV (2011) et le co-contrôle de Messina (2019, Nord – Sud). D'abord centré sur l'Italie, l'armement ferry est à Sète vers le Maroc depuis 2012, en Espagne sur les Baléares en 2021 et se renforce en 2022 sur le Maroc. Fort déjà de 25 navires, GNV va recevoir à partir de 2024 quatre ferries "made in China". Enfin, en mars, la famille Aponte

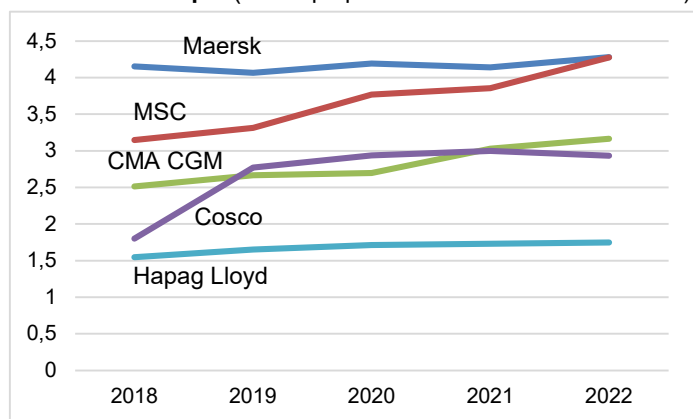
¹ MSC qui achète peu de sociétés, a acquis, en 2021, la société Log-In Logistica pour gérer les problématiques de cabotage au Brésil. Le marché local porte une obligation de cabotage domestique. Maersk possède Aliança (issue d'Hamburg Süd achetée en 2017) et a revendu à CMA CGM Mercosul Line.

² TIL a repris les actifs de Perrigault au Havre soit la moitié de son terminal dédié (TNMSC) et le terminal de l'entreprise normande (TPO).

aura pris 25% du capital d'un autre acteur du ferry italien, Moby en grande difficulté depuis sa reprise de l'ex armement public Tirrenia. La presse ne cache pas les motivations d'Aponte de ne pas vouloir laisser trop de place à son rival péninsulaire le groupe Grimaldi.

Maersk a donc cédé sa première place vieille de 30 ans. Depuis 2018, le géant danois a fait stagner sa flotte. Il reste néanmoins puissant avec sa flotte et ses terminaux (numéro 4 mondial). L'activité maritime³ est, rappelons-le, aussi diversifiée avec le pétrole (Maersk Tanker), l'offshore (Maersk Drilling, Maersk Supply Service) et le remorquage (Svitzer). Fin 2020, l'entité logistique du groupe Damco a été intégrée à Maersk (conteneurs) alors que l'activité aérienne cargo a été réactivée. Durant les deux dernières années, les acquisitions ont visé la logistique avec LF Logistics (HK, 3,6 Mds \$) et Pilot Freight Service (USA, 1,8 Mds \$). La stratégie est l'intégration dans des métiers en aval avec le e-commerce et la logistique contractuelle.

Évolution du top 5 (M d'evp opérés au début de l'année 2022)



Source Alphaliner

Il ne va pas sans dire que le champion national français de la conteneurisation mondiale⁴, CMA CGM, a aussi pris de l'ampleur. La bonne croissance de la flotte opérée a permis de reprendre la place de numéro 3 à Cosco en 2021 et les achats de nouveaux navires devraient maintenir la position. Succédant à son père Jacques en 2018, Rodolphe Saadé⁵ garde une grande ambition pour son groupe d'autant plus que les bénéfices ont été record en 2021 avec 16,8 Mds € (15,8 M € pour Maersk, 12,8 M € pour Hapag Lloyd). Il y a d'abord les terminaux avec CMA Terminal et Terminal Link (partagé avec China Merchants). Les derniers

engagements concernent la reprise d'un terminal à Algeiras et un futur site à Alexandrie.

L'acquisition de Ceva Logistics en 2019 a donné un nouveau métier au groupe. En 2020 et 2021, les achats ont été nombreux. En 2021, cela a été l'acquisition de la division Commerce & Lifecycle Services d'Ingram Micro (2,65 Mds €). En 2022, le logisticien français Gefco vendu par son dernier propriétaire, les chemins de fer russes (0,5 Mds €). Dans l'aérien après avoir lancé CMA CGM Cargo, le groupe s'est allié avec Air France KLM et est devenu, avec 9% du capital (400 M€), le troisième actionnaire derrière les états français et néerlandais. Au final, CMA CGM Cargo sera intégré à Air France KLM pour renforcer la compagnie dans le dynamique marché du fret aérien.

CMA CGM devient un *soft power* économique français par sa puissance dans le transport et la logistique. Dans le cas allemand, le champion maritime est Hapag Lloyd. La vieille maison de Hambourg agrandie en 2016 de UASC est le numéro 4 européen et le numéro 5 mondial. Le capital est assez hétéroclite dont Kuehne Maritime avec 30%⁶. Régulièrement, on s'interroge sur la stratégie de Klaus-Michael Kuehne qui possède surtout Kuehne+Nagel, l'un des leaders mondiaux de la logistique et de l'expédition. La croissance des concurrents sur son métier pourrait inciter Kuehne de rapprocher un jour Hapag Lloyd et Kuehne+Nagel. Pour ajouter au panorama, Kuehne Aviation est devenu en 2022 avec 15,01% le premier actionnaire de Lufthansa⁷.

Fort de ses 175 ans, Hapag Lloyd a connu des années difficiles car il n'est pas évident de suivre la cadence du trio de leaders européens et de Cosco, mais l'armement de Hambourg fait maintenant l'actualité. La seule participation portuaire était à Hambourg (25,1% du CTA de HHLA), une seconde allemande consiste désormais à 30% du JadeWeserPort d'Eurogate à Wilhelmshaven. À Tanger Med, Hapag Lloyd dispose de 10% du terminal Marsa / Eurogate et s'est engagée à Damiette pour 2024. L'Afrique est à l'honneur dans le maritime avec l'acquisition de deux opérateurs spécialistes du Nord – Sud, NileDutch (PB) en 2021 et Deutsche Afrika Linien (Allemagne) en 2022. Le nom commercial de la compagnie néerlandaise a déjà disparu et peut être en sera-t-il de même pour DAL, en tout cas Hapag Lloyd rejoint les trois autres grands européens dans la maîtrise des trafics africains.

³ Maersk Mc-Kinney Moller a porté au plus haut le petit armement familial danois. La famille contrôle via AP Moller Foundation les activités maritimes mais aussi une des grandes banques danoises et quelques entreprises. La nouvelle génération est incarnée par Robert Maersk Uggla.

⁴ L'armement français repose encore sur quelques maisons privées notamment Louis Dreyfus Armateurs dont le désengagement du vrac sec ne la laisse que dans les activités de service dont maintenant les EMR.

⁵ La famille Saadé via la holding Merit partage le capital de CMA CGM depuis 2010 avec l'homme d'affaire turc Robert Yildirim (24%) et le BPIFrance Investissement (6%) depuis 2012.

⁶ Les autres actionnaires sont la ville de Hambourg (13,9%), les Chiliens de CSAV (30%), les fonds souverains du Qatar (12,3%) et d'Arabie Saoudite (10,2%) et aussi 3,6% flottants.

⁷ La compagnie aérienne allemande s'est allié à MSC pour répondre à la privatisation du transport italien ITA.

Les spécialistes du roulier

Si la conteneurisation profite d'un contexte mondial favorable, il n'en va pas de même pour le secteur européen du roulier et du ferry. Pour les acteurs concernés par les liens britanniques, le Brexit a déjà été un premier coup avec une moins bonne situation économique de l'île dès 2016. Le deuxième coup a été les différentes phases de confinement qui ont fermé la GB et réduit notamment l'activité touristique. Au-delà, bien des liaisons domestiques européennes ont été ralenties par la crise sanitaire.

Les acteurs européens ont donc fait le dos rond pour tenir le coup. Les aides publiques ont été mises en place en Grèce, en Espagne, en Italie, en GB, en Finlande, en Estonie, en Suède. Brittany Ferries a eu l'appui de ses partenaires régionaux et de l'État, mais aussi d'un prêt de CMA CGM. D'une manière générale, les aides auront permis de ne pas affaiblir ce grand secteur maritime européen et qui n'a donc pas connu de mouvement d'acteurs majeurs propre aux crises.

Avec la disparition des armements publics et le rachat régulier d'opérateurs, un panorama clair s'est dégagé dans les années 2010. Il y a donc trois leaders pan-européens. Stena qui est contrôlée par la famille suédoise Olson (présente aussi dans le pétrole et le vrac), DFDS placée dans la mouvance de la fondation familiale danoise Lauritzen dont l'autre business est dans le vrac sec et enfin, le groupe napolitain Grimaldi. Particulièrement dynamique depuis vingt ans⁸, l'armement italien a racheté en 2021 à Armas les lignes de Tramediterranea sur les Baléares fondant ainsi une nouvelle base d'activité en Espagne (Trasmed GLE). Pour DFDS, après l'achat de l'opérateur turc UN Roro (2018), il faut développer le rail ce dont témoigne en 2022 la reprise de primeRail (Allemagne).

Principaux opérateurs ferry & roro (début 2022)

	Ropax	Rouliers	NGV
Grimaldi Group	28	36	
DFDS	20	39	
Stena	26	8	
Moby - Tirrenia	21	4	9
Attica Group	21		14
GNV	19	2	
Balearia	13		9
Armas	16	3	5
Corsica Ferries + Condor	13		2
Brittany Ferries	10	1	
Transfennica		10	

Compilation ISEMAR

⁸ Grimaldi est dirigée par les deux fils du fondateur, Emanuele et Gianluca. Elle est active dans le short sea en Italie (Grimaldi Lines), en Baltique (Finlines) et en Grèce (Minoan), dans le conro sur l'Atlantique avec ALC et les véhicules neufs Nord-Sud (Grimaldi Lines Deep Sea).

Les autres compagnies plus régionales portent la marque de leurs ambitieux patrons⁹, Corsica Ferries avec Pierre Mattei, Balearia avec Adolfo Utor, Irish Ferries avec Eamonn Rothwell, Moby Lines avec Vincenzo Onorato. On ajoutera les dynamiques entreprises estonienne Tallink et grecque Attica. Toutes portent une histoire d'agressivité commerciale et de "montages sociaux" qui les ont fait passer souvent d'outsider à leader. Plus discrets sont dans le roulier les groupes familiaux avec Suardiaz (Espagne), Cigrang (CLdN, Luxembourg) ou encore Wagenborg (Transfennica (PB)).

Norvégiens et Grecs à l'honneur, Allemands en berne

La Norvège reste une puissance commerciale maritime de premier rang. Pour le transport de véhicules neufs qui a été affecté par la crise sanitaire, on compte WWL associant le Suédois Wallenius et le Norvégien Wilh. Wilhelmsen. L'autre acteur norvégien est Leif Hoegh qui est aussi dans le GNL. Ce dernier marché porteur concerne notamment Golar et Knutsen. Cette dernière a d'ailleurs créé une entité de gestion de méthaniers en France sous le registre international français (RIF).

Le secteur pétrolier norvégien est important (Odfjell, Viken...) et le plus célèbre des acteurs est bien John Fredriksen qui est un type de tycoon du shipping que l'on trouve généralement plutôt en Grèce. Devenu Chypriote en vivant à Londres, il est le plus grand capitaine d'industrie maritime européen. Ses entreprises sont Frontline (pétrole), Golden Ocean Group (vracs secs), Flex LNG (GNL), Avance Gas (GPL) et Seadrill (forage). En 2022, J. Fredriksen s'est lancé à l'assaut d'Euronav l'un des géants du transport de pétrole européen dans une bataille d'actionnaires avec la famille Saverys (CMB, Belgique).

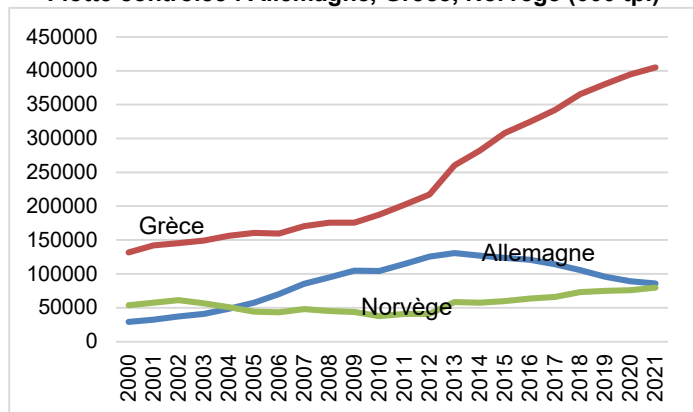
Le plus grand pôle armatorial européen se situe toujours en Grèce. La première nation maritime s'appuie sur un tissu important d'armateurs qui, au fil des décennies, suivent les dynamiques de marchés maritimes comme opérateurs ou propriétaires, initiant souvent les périodes d'euphorie et évitant les effondrements des tendances trop spéculatives. En 2022, 76 armateurs grecs avaient une flotte de plus d'un million de tonnes de port en lourd. Soit 3 316 navires pour 350 M tpl (+6,3%). Seulement, seize des sociétés sont liés à une cotation en bourse ce qui démontre la puissance du modèle familial grec.

Dans ce grand nombre de compagnies, émergent tout naturellement des groupes majeurs. Maran fondé par John Angelicoussis et maintenant dirigé par sa fille Maria domine

⁹ Les compagnies d'ancrage régional ne doivent pas être oubliées comme Brittany Ferries (Bretagne, Normandie) Corsica Linea (Corse), Viking (Aland / Finlande), Smyril (Feroë), Armas (Canaries), Anek (Crète). Reste le cas spécifique de P&O Ferries dans la mouvance du groupe de manutention DPW (Dubai).

le classement au printemps 2022 avec 141 navires (26, 4 M tpl). Il y a vingt ans il n'en exploitait que 43 (7,4 M tpl). Sa sœur Anna dispose de sa propre compagnie avec Alpha Bulkers / Alpha Gas. La seconde compagnie grecque est aussi dirigée par une femme, Angeliki Frangou qui mène le groupe Navios et ses 164 navires (16,82 M tpl) dans divers segments d'activité. Les autres entreprises sont TMS Cardiff de George Economou, Star Bulk / Oceanbulk de Peter Pappas, Dynacom / Dynagas de George Procopiou. On pourrait encore citer les noms de Peter Livanos, Dinos Martinos, Diamantis Diamantidis, Costis Constantakopoulos, Andreas Martinos...

Flotte contrôlée : Allemagne, Grèce, Norvège (000 tpl)



La force des traditions européennes du shipping en Norvège et en Grèce est préservée. Il n'en va pas de même pour l'Allemagne. Le modèle économique des maisons de Hambourg était plutôt la propriété pour l'affrètement avec l'appui des banques et le fonctionnement des maisons de commandites (KG). Dans les années 2010, le modèle allemand a subi une crise devant les baisses des taux de fret liées à la surcapacité et aux désengagements des investisseurs privés individuels comme des institutions financières notamment les grandes banques. En 2021 selon l'association des armateurs allemands, l'exposition des banques allemandes aux prêts maritimes était de 34 Mds \$ contre 133 Mds \$ en 2011.

Le monde maritime allemand a payé son excès d'ambition à suivre les promesses de marché du début du siècle. Le bilan est que le nombre de navires contrôlés par des intérêts allemands a fortement baissé. La flotte commerciale contrôlée du pays a été réduite en passant de 3 757 unités en 2011 à 2 492 en 2021. La propriété des porte-conteneurs est tombée à environ 1000 navires contre plus de 1 700 il y a dix ans. Un regard sur le classement des principaux propriétaires de porte-conteneurs voit un recul de toutes les maisons allemandes. Il faudra voir comment elles ont néanmoins profité du boom du conteneur en 2020-2021.

Verdissement obligatoire et engagé

Selon Oxford Economics, en 2020, l'industrie maritime européenne qui contrôle 40% de la flotte mondiale contribuait directement pour 54 Mds € au PIB européen et pour 685 000 emplois directs. Le transport maritime européen ne manque pas de force à travers toutes ces entreprises et pour le secteur du conteneur d'une situation favorable. Les opérateurs de la conteneurisation ont fait des bénéfiques records qui servent entre autres à développer à nouveau la flotte. Le carnet de commandes des quatre groupes européens est particulièrement garni. Il est autant une question de capacité de transport que de répondre aux exigences énergétiques et environnementales.

Il y a le calendrier de l'OMI dont le prochain jalon est pour 2023 autour de l'efficacité des navires et les mesures de l'UE dans le cadre du Green Deal de la commission. Donc, la décarbonation est inscrite dans les stratégies des armateurs. Leur taille critique leur permet aujourd'hui de lancer des processus d'innovation (GNL, biofuel, biogaz, méthanol, ammoniac, hydrogène, vélique) aux côtés des chantiers, des motoristes, des énergéticiens et des start-up. Les initiatives se multiplient dans des groupes tels que le Center for Zero Carbon Shipping (Maersk, Hapag Lloyd) ou la Green Marine Europe (MSC, Stena) ou individuellement (CMA CGM, DFDS, Grimaldi).

Le GNL mais aussi le biofuel (avec Shell) sont mis en avant par CMA. MSC intègre le GNL à la croisière et maintenant dans le conteneur. Maersk se positionne sur le bio-méthanol. Stena teste le méthanol recyclé de l'industrie sidérurgique. L'ammoniac vert est envisagé par DFDS et Maersk. Les piles à combustible de la filière hydrogène se développent pour la fourniture d'électricité à bord.

Portés par la croissance pour certains (conteneurs) ou par les exigences sociétales (croisière, ferry), les armements européens avancent dans la performance environnementale. Même si la tentation d'un *green washing* peut toujours être mise en avant, l'industrie maritime a fait de l'innovation une clé de sa réponse à la décarbonation programmée pour la moitié de ce siècle.

Formaté pour l'intégration européenne et la globalisation mondiale, le transport maritime européen est dans les mains d'une cinquantaine d'entreprises ou groupes familiaux. L'Europe tire profit de la puissance économique (valeur ajoutée, emplois) mais exige aussi de la performance environnementale. Un challenge que les acteurs maritimes européens affirment pouvoir relever.

Paul TOURET