

La lettre

Le journal
de la **Marine**
Marchande

Supplément du n°5071 du Journal de la Marine Marchande de mars 2017

À LA UNE
SNCM : le gouvernement doit récupérer les 220 M€

HYDROCARBURES
Iran : les exportations de brut en 2016

POLITIQUE
Gaz de schiste : Donald Trump dope les exportations

POLITIQUE
Corée du Sud : Walmart fait le buzz

À LA UNE

SNCM

Le gouvernement doit **récupérer les 220 M€**

Le 1^{er} mars, le tribunal de l'Union européenne a confirmé l'obligation pour le gouvernement français de récupérer les 200 M€ d'aides qu'il a accordés à la SNCM.

Déjà en 2013, Bruxelles avait jugé ces aides illégales. Dans une dépêche de l'AFP, il est précisé que « cette décision ne concerne pas Corsica Linea qui a succédé à la SNCM après avoir repris une partie de ses actifs et de son personnel », a indiqué Pierre-Antoine Villanova, directeur général de Corsica Linea. Pour lui, Corsica Linea est en discontinuité d'exploitation avec l'ex-SNCM. « Nous sommes une nouvelle marque créée par de nouveaux actionnaires. » Pour le secrétaire d'État aux Transports et à la Mer, cette décision « ne change rien sur le fond puisque la France a fait valoir cette créance dans le cadre de la procédure de redressement judiciaire intervenue à l'automne 2014 ». D'autre part, dès lors que la société a quitté le marché, la récupération des aides illégales est satisfaite puisque la distorsion de concurrence est supprimée. Pierre Maupoint de Vandeul, du syndicat CFE-CGC, continue en



© FOTOLIA.COM

affirmant que cette créance « ne concerne que l'État et la SNCM, aujourd'hui en liquidation ». Dans le même temps, la Collectivité territoriale de Corse (CTC) a été condamnée le 23 février à verser 85 M€ à Corsica Ferries en indemnité pour concurrence déloyale. Deux arrêts émanant du tribunal administratif de Bastia ont condamné la CTC à verser 84,3 M€, d'une part, en indemnisation d'aides fournies à la SNCM lors de la délégation de service public (DSP) de 2007 à 2013, qui a permis la mise en service de deux navires (les *Napoléon-Bonaparte* et *Danielle-Casanova*) entre Marseille, Ajaccio, Bastia et Propriano. Une mise en exploitation qui a créé « une concurrence illégale », selon le tribunal. D'autre part, le tribunal a aussi accepté une indemnité de 369 500 € pour les frais engagés par Corsica Ferries lors de la DSP de 2014 à 2023. ■

Hervé Deiss

UFIP

Pour un service minimum dans les ports

L'Union française des industries pétrolières (Ufip) a présenté le 7 mars un bilan pour l'année 2016 et les perspectives pour 2017. Selon l'Ufip, pour les marchés pétroliers, l'événement majeur a été l'accord conclu au quatrième trimestre 2016 entre les pays membres de l'Opep et 11 non-membres pour réduire la production mondiale de brut à partir de janvier 2017. En conséquence, les cours du brut ont remonté à 55 \$. L'Ufip a aussi listé des propositions dans le cadre de l'élection présidentielle à venir. Suite aux mouvements sociaux du printemps 2016 déclenchés contre la loi Travail, l'Ufip demande « l'instauration en cas de grève d'une obligation de service minimum pour le déchargement/chargement de produits pétroliers dans les ports et les terminaux pétroliers portuaires ». Il s'agit d'assurer en toutes circonstances la sécurité d'approvisionnement et la distribution de produits pétroliers sur l'ensemble du territoire.

Dans le cadre d'une nouvelle formule, vous recevez la première lettre hebdomadaire du JMM. Vous devez aussi l'avoir reçue par courriel. Si ce n'est pas le cas, vérifiez vos courriels indésirables et acceptez de recevoir les courriels du JMM. Ou nous n'avons peut-être pas votre courriel, dans ce cas faites en part à : abonnements@info6tm.com.

DÉCONSTRUCTION

La société Gardet & De Bezenace accréditée par l'UE

La Commission européenne a publié une première liste de 18 chantiers agréés pour le recyclage des navires, dans le cadre de la convention de Hong Kong sur la fin de vie des navires. Trois chantiers français apparaissent sur cette liste dont la société Gardet & De Bezenac, installée sur l'ancienne cale des ACH, au Havre.

ILS L'ONT DIT

« Le secteur privé n'est pas entendu dans les organes de gouvernance des ports en France.

Les décrets de la loi sur la Croissance bleue qui instaure un comité d'investisseurs privé-public n'ont toujours pas été signés. »

L'Ump défend le projet de chatière à Port 2000, et est favorable à la fusion des trois ports d'Haropa.

Michel Segain,
président de l'Ump

IRAN

Les exportations de brut en 2016

Les 10 premiers armateurs ayant transporté du brut iranien



Other (<2 Vessels Employed) - 68 vessels
NITC - 45 vessels
Dynacom Tankers - 15 vessels
Delta Tankers - 12 vessels
Euronav - 9 vessels
Polembros Shipping - 9 vessels
COSCO Shipping - 8 vessels
Avin International - 7 vessels
Olympic Shipping and Management - 5 vessels
New Shipping - 5 vessels
Thenamaris - 4 vessels

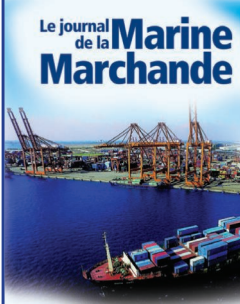
© VESSELSVALUE.COM

Suite à la levée des sanctions contre l'Iran mi-janvier 2016, les exportations iraniennes de brut par voie maritime ont plus que doublé, précisent des infographies réalisées par VesselsValue.

Entre 2010 et 2015, l'Iran a exporté du brut vers la Chine, le Japon et la Corée du Sud. En 2016, les exportations de brut iranien ont surtout eu pour destination la Chine avec 105 voyages. Viennent ensuite l'Inde (85 voyages) et les Émirats arabes unis (58). Des VLCC et des Suezmax ont été utilisés pour ces exportations ainsi que quelques Aframax. En 2016, d'autres pays ont recommencé à se fournir auprès de Téhéran comme la France avec 21 voyages en 2016, l'Italie (15) et la Grèce (14). En 2015, la compagnie nationale iranienne NITC a réalisé la ma-

jorité des voyages ainsi que Cosco, Idemitsu, Irano Hind, JX Ocean et K Line. En 2016, des compagnies grecques et belges se sont ajoutées, ce qui a entraîné l'utilisation de davantage de Suezmax : 15 navires sur un total de 81. Pour l'Iran, 2016 a donc été plutôt favorable. Les perspectives pour 2017 sont plus nuancées. Avec l'accord entre les pays membres de l'Opep et 11 pays non-membres en décembre, l'Iran a réduit sa production de 50 000 bopj en janvier. Le président américain Donald Trump a fait part de son hostilité à l'égard de l'Iran et d'une éventuelle remise en cause de l'accord avec ce pays. Si ces déclarations devenaient réalité, elles pourraient perturber les exportations de brut iranien. ■

Clotilde Martin




Faites découvrir

la nouvelle formule du Journal de la Marine Marchande !

Cette édition vous a séduit ? Partagez votre intérêt avec un autre expert en lui offrant la lecture d'un numéro que le **Journal de la Marine Marchande** lui fera parvenir gracieusement ; il vous suffit de nous transmettre ses coordonnées :

Société : Nom : Prénom :
 Fonction : Activité principale de la société :
 Adresse :
 Code postal : Ville : Pays :
 Tél : Email :@.....

À retourner à : INFO6TM - Service abonnements - 23 rue Dupont des Loges - 57000 METZ - Mail : abonnements@info6tm.com

Un magazine mensuel
+ Une lettre hebdomadaire

INFO6TM Siège social : Immeuble Valmy - 137 quai de Valmy | 75010 PARIS | INFO6TM SAS au capital de 10 000 € | Code APE : 6420Z | RCS Paris 815 380 498 | N° Intra. FR 65 815 380 498

GAZ DE SCHISTE

Donald Trump dope les exportations

Plus gros importateurs au monde de GNL, le Japon et la Corée s'intéressent au gaz de schiste depuis plusieurs années afin de diversifier leurs approvisionnements. Inquiets des rododromes de Donald Trump, les autorités des deux pays encouragent désormais aussi son importation pour réduire leur excédent commercial avec les États-Unis. En janvier, le Japon a ainsi réceptionné ses trois premiers chargements de gaz de schiste liquéfié en provenance du terminal GNL de Cheniere Energy Inc de Sabine Pass, en Louisiane. D'un volume total de 211 237 t, ces trois livraisons ont eu pour acheteur Jera, joint venture entre Tokyo Electric Power et Chubu Electric Power, premier importateur au monde de GNL, qui a prévu d'acheter 700 000 t de gaz de schiste américain cette année. En Corée du

En janvier, le Japon a réceptionné ses trois premiers chargements de gaz de schiste liquéfié en provenance de Louisiane.

Sud, le premier navire chargé de gaz de schiste a lui aussi accosté en janvier, là encore en provenance de Sabine Pass, avec 66 000 t destinées à SK E&S qui vient d'ouvrir à Paju, près de Séoul, une centrale électrique fonctionnant entièrement au gaz de schiste. Second importateur mondial de GNL, la compagnie nationale Kogas (Korea Gas Corporation) va commencer à en importer cette année en vertu d'un accord conclu en 2012 avec Cheniere Energy qui porte sur la livraison de 3,5 Mt par an pendant vingt ans, dont 700 000 t vouées à être revendues à Total. Kogas possède une option pour prolonger ce contrat de dix ans et réfléchit en outre à la possibilité d'investir dans la production de gaz de schiste aux États-Unis.

■ **Thierry Joly**

CORÉE DU SUD

Renflouage du ferry Sewol

Le ministre coréen des Océans et de la Pêche, Young-Suk Kim, a annoncé que le Sewol sera renfloué entre début avril et juin. Assurée par l'entreprise chinoise Shanghai Salvage, ces opérations démarreront fin mars. Le navire sera ensuite remorqué jusqu'au port de Mokpo. Priorité sera donnée à la recherche des neuf corps qui n'ont pas été retrouvés. Puis viendra le temps des investigations pour déterminer les causes exactes de la catastrophe. Le Sewol avait coulé le 16 avril 2014 au large de l'île de Jindo, en Corée du Sud, causant la mort de plus de 300 personnes.

ANVERS

Le port confronté aux menaces des pilotes

Le port scaldien fait régulièrement l'objet de menaces de la part des pilotes de rivière. Sans réponses à leurs demandes de primes et aux accords signés, ils refuseront de prendre en charge les porte-conteneurs de plus de 350 m. Les pilotes de rivière rejettent la polyvalence, considérant qu'il s'agit d'une spécialisation et d'une question de sécurité. En d'autres termes, pas question de partager les primes, alors que ces spécialistes empochent déjà entre 6 500 € et 7 500 € par mois. Le ministre de tutelle a jusqu'au 17 mars pour faire machine arrière.

POLITIQUE

CORÉE DU SUD

Walmart fait le buzz

Mi-février, l'annonce par le Korea Times que Walmart ne voulait plus travailler avec les armateurs coréens suite à la faillite d'Hanjin par perte de confiance envers les autorités maritimes du pays a fait l'effet d'une bombe en Corée. Basée sur un e-mail qui aurait été envoyé à la branche américaine d'Hanjin en décembre, l'information a été rapidement démentie par Walmart. Directrice des affaires internationales de l'entreprise, Marilee McInnis a nié les propos supposés contenus dans cet e-mail et affirmé que Walmart était en contact avec des armateurs coréens et autres pour satisfaire ses besoins de transports transpacifiques. Avant sa faillite, Hanjin convoyait en effet environ 10 % du volume des expéditions annuelles de Walmart, soit jusqu'à 30 000 conteneurs par an.

Dans la foulée, Chang-Keun Yoo, le p.-d.g. de HMM, a confirmé que sa compagnie était en négociation avec Walmart qui devrait choisir ses transporteurs vers la mi-mars. Enfin, le ministre coréen des Océans et de la Pêche a déclaré le 2 mars que toute cette histoire résultait d'un malentendu né au moment de la faillite d'Hanjin, mais aujourd'hui dissipé. Dans le milieu des armateurs coréens, certains suggèrent toutefois que la divulgation de cet e-mail pourrait avoir été une manœuvre de Walmart, d'autres transitaires ou d'armateurs étrangers pour obtenir des conditions tarifaires avantageuses de la part des compagnies coréennes, ou les discréditer. Les mêmes sources affirment que les premiers tarifs proposés par Walmart à HMM étaient anormalement bas. ■ **T.J.**



Éditeur : Société de presse internationale. Siège social : 137, quai de Valmy 75010 Paris. RCS Paris 823 175 435 • Gérant, directeur de la publication : Jacques Berlioz
 Rédaction : e-mail : marine-marchande@info6tm.com - 01 81 69 85 77. Rédacteur en chef : Hervé Deiss - E-mail : h.deiss@info6tm.com. Secrétaire de rédaction/maquette : Emmanuel Lods. Chef de rubrique : Clotilde Martin. Publicité : Chef de publicité : Didier Hulin. E-mail : d.hulin@info6tm.com, 01 81 69 85 76.
 Service clients : e-mail : abonnements@info6tm.com. Par téléphone : 01 40 05 23 15 (ouverture du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00).
 Prix unitaire : un numéro mensuel + les lettres hebdomadaires s'y rapportant - France : 68,58 € HT/70,02 € TTC (TVA 2,10 %). Abonnement France 1 AN, 12 magazines mensuels + 39 lettres hebdomadaires : 823 € HT/840,28 € TTC. Abonnement étranger : Europe et DOM TOM, ajouter 10 % sur le prix HT - Reste du monde, ajouter 20 % sur le prix HT. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2017 - Numéro ISSN : 1663 -7921. Imprimeur : Socosprint, 36, route d'Archettes, 88000 Epinal.
 Tous droits de reproduction, même partielle, par quelque procédé que se soit, réservés pour tous pays. Copyright by Journal de la marine marchande - Paris 2009.
 Commission paritaire des publications et agences de presse n° 0521 T80541.



ASIE/ÉTATS-UNIS

SM Shipping largue les amarres

Créé par SM Group suite à sa reprise des lignes États-Unis/Asie d'Hanjin, la nouvelle compagnie coréenne de conteneurs SM Line a débuté son activité le 8 mars. Elle prévoit d'ouvrir neuf lignes cette année avec pour objectif un chiffre d'affaires voisin de 350 M\$. Transportant une cargaison de 1 000 EVP, le premier navire a quitté Busan avec pour destination la Chine, le Viêt Nam et la Thaïlande. Le lancement de la rotation entre l'Asie et les États-Unis interviendra mi-avril et reliera Busan au terminal californien de Long Beach avec passage par les ports chinois de Shanghai et Ningbo. L'ouverture d'une route vers la côte Est des États-Unis est envisagée pour 2018. La compagnie possède à ce jour une capacité voisine de 47 000 EVP, ayant fait l'acquisition de cinq navires de 6 655 EVP construits dans les années 2006-2007, qui appartenaient à Hanjin, d'un de 4 253 EVP mis en service en 2009 acheté à l'armateur allemand Hammonia Reederei, ainsi que d'un de 1 000 EVP. Elle exploite par ailleurs

cinq navires de 2 000 EVP à 3 000 EVP. SM Line ambitionne de porter sa flotte d'ici à l'an prochain à 21 navires pour une capacité totale de 110 000 EVP, et prévoit d'acquérir des navires de 8 000 EVP à 10 000 EVP.

ASIE/MONDE

Zim finalise son réseau

À compter du mois d'avril, Zim ajoutera plusieurs services entre l'Asie et le Canada, d'une part, l'Asie et la Méditerranée et la mer Noire d'autre part, et enfin entre la Méditerranée et le sous-continent indien. Les deux premiers services seront assurés avec une flotte de 15 navires d'une capacité de 4 500 EVP. Le premier service, entre l'Asie et le Canada, quittera Port Klang pour rejoindre Cai Mep, Da Chan Bay, Yantian, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Pusan et Vancouver. Le second, d'Asie vers la mer Noire et la Méditerranée, partira de Pusan pour rejoindre Qingdao, Shanghai, Ningbo, Da Chan Bay, Port Klang, Ashdod, Haifa, Istambul, Novorossiysk, Odessa et retour par Istambul, Haifa et Port Klang. Le troisième service reliera la

Méditerranée au sous-continent indien. Il desservira les ports d'Alexandrie, Haifa, Mersin, Istambul, Mundra, Hazira, Nhava Sheva et Colombo. Avec ce dernier service, l'armement basé à Tel Aviv propose des services terrestres après avoir signé un accord de coopération avec Allcargo Logistics Limited.

MÉDITERRANÉE ORIENTALE

CMA CGM renforce sa présence

Depuis le 23 février, CMA CGM a démarré un nouveau service entre l'Europe du Nord et l'est de la Méditerranée. Baptisé NC Levant, il relie les ports de Felixstowe, Anvers, Hambourg, Tanger Med, Marsaxlokk, Alexandrie, Beyrouth, Iskenderun, Mersin, Port Saïd, Salerne, Algésiras et retour à Felixstowe. Ce nouveau service sera opéré en partenariat avec Seago, filiale du groupe Mærsk et Hamburg Süd. Il sera assuré par quatre navires de 5 900 EVP et un navire de 6 500 EVP. Ce service sera connecté aux hubs méditerranéens de CMA CGM, à savoir Marsaxlokk, Algésiras, Tanger Med et Port Saïd.



LE RENDEZ-VOUS
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS
PARIS - 2017

4 et 5 mai 2017

LA MAISON DE LA CHIMIE

28Bis, rue Saint-Dominique - 75007 Paris

Thème

Entre menaces et opportunités : du Brexit à la crise maritime mondiale
From Brexit to the global shipping crisis : threats or opportunities ?

Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM)

8, rue d'Artois – 75008 PARIS

Téléphone (33)1 58 56 96 16 /12 – Fax (33)1 58 56 96 39

Web : <http://www.cesam.org/fr/conference/lerendezvous/2017/menu.html>