



IMPACT DE LA COVID-19 SUR LE SECTEUR MARITIME DANS L'UE



Financé en partie par l'Union
européenne – Fonds européen pour
les affaires maritimes et la pêche



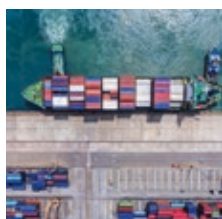
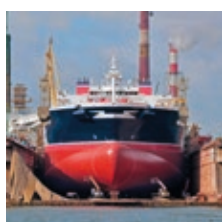


TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Trafic: perturbation initiale et normalisation	4
3. Industrie maritime mondiale	6
4. Impact sur le commerce maritime dans l'UE: Impact considérable au début, complexités géographiques et liées aux produits de base, forte reprise	6
5. Impact sur les taux de fret: Volatilité importante, avec des périodes de «perturbation positive» pour Coûts du fret et recettes des navires	9
6. Impact de la COVID-19 sur le pavillon et la propriété des États membres de l'UE: les tendances à long terme se poursuivent	10
7. Impact sur la construction navale: La concentration de l'UE sur les navires de croisières entraîne des perturbations matérielles	12
8. Navires de croisière et navires à passagers: Impact profond sur la croisière et difficultés financières, impact profond sur les transbordeurs mais reprise modeste	14
9. Inspections de sécurité et environnementales	15

1. INTRODUCTION

La propagation sans précédent de la pandémie de COVID-19 à l'échelle mondiale a été suivie de confinements nationaux et de strictes restrictions des voyages. En conséquence, la navigation, en tant qu'industrie mondiale, a été sévèrement touchée par la COVID-19 dans tous les domaines, tels que le trafic maritime, le commerce, etc. Plusieurs secteurs, du transport de passagers au transport de conteneurs et de pétrole, ont également été touchés.

La pandémie de coronavirus est une situation persistante qui évolue de jour en jour. On ne sait pas encore à quoi ressemblera le transport maritime après la COVID-19, mais la pandémie pourrait avoir un impact profond et à long terme. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) dispose toutefois des informations et outils nécessaires pour comparer les données des années antérieures à la pandémie de COVID-19 (2016-2019) avec celles de 2020 dans les domaines du trafic maritime, de la sécurité et de la pollution de l'environnement marin. Avec le soutien d'un contractant externe (appel d'offres EMSA/NEG/29/2020, attribué à Clarksons Research), des informations ont été obtenues sur les volumes des échanges et leur type, le fret, ainsi que d'autres indices et indicateurs financiers liés au transport maritime (et par conséquent l'impact financier sur le secteur du transport maritime de l'UE dans son ensemble).

Ainsi, des données relatives à l'impact de la pandémie sur le transport maritime ont été recueillies. Ces données peuvent être utilisées par les décideurs politiques comme un outil de soutien pour définir les mesures de relance. Le rapport rend compte de l'UE-28, le Royaume-Uni étant encore membre de l'UE jusqu'à la fin 2020.

Sauf indication contraire, les données présentées dans les figures et les tableaux ont été obtenues par les propres systèmes de l'AESM. Les données sur le trafic ont été obtenues essentiellement à partir du système d'échange d'informations maritimes de l'Union (SafeSeaNet¹) et, dans certains cas, ont été combinées avec des données LRIT² et MARINFO³. Les informations relatives à l'impact de la pandémie sur les escales dans les ports de l'UE sont déjà disponibles sur le site web de l'AESM depuis juillet 2020.

Une analyse de la flotte des navires battant pavillon de l'UE-28 et dont les propriétaires sont établis dans les États membres de l'UE a été réalisée à l'aide de la base de données de Clarksons Research pour les navires. La même base de données a également été utilisée pour les informations sur les échanges et le fret, la construction et la réparation de navires et une partie des activités du secteur des croisières.

2. TRAFIC: PERTURBATION INITIALE ET NORMALISATION

Le transport international étant à la pointe du commerce et dépendant des voyages et de l'interaction humaine, le secteur du transport maritime a été touché à la fois directement et indirectement par la pandémie de COVID-19.

La période entre 2016 et 2019 a été plutôt stable avec peu de variations. Toutefois, en 2020, le nombre d'escales au cours du premier trimestre de l'année était semblable aux chiffres de 2019, mais une baisse considérable a été enregistrée au cours du deuxième trimestre de l'année (26,5 %). Le deuxième trimestre a commencé peu après que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré que l'épidémie de COVID-19 était une pandémie (12 mars 2020). Au troisième trimestre 2020, une baisse de 9,1 % par rapport à 2019 a été détectée, mais le quatrième trimestre 2020 a été très similaire à 2019 (baisse de 1,1 %).



1 Directive 2002/59/CE relative au suivi du trafic des navires.

2 Système d'identification et de localisation à grande distance des navires

3 Base de données de l'AESM (alimentée par des informations achetées auprès de fournisseurs commerciaux).

L'examen du nombre d'escales par type de navire révèle une diminution du nombre d'escales entre les années 2019 et 2020 pour tous les types de navires. Les navires de croisière, les navires à passagers et les transporteurs de véhicules sont les types de navires pour lesquels la plus forte diminution du trafic maritime a été détectée en 2020, avec des baisses de 85,8 %, 39 % et 22,1 % respectivement. Entre-temps, le nombre d'escales pour les vraquiers, les transporteurs de produits chimiques, les porte-conteneurs, les navires pour cargaison mixte, les transporteurs de gaz naturel liquéfié, les pétroliers, les navires rouliers à passagers et de cargaison de roulage n'a enregistré qu'une légère baisse (jusqu'à 5 %).

La Croatie, la France, l'Islande et l'Espagne ont connu une diminution du nombre d'escales de plus de 20 % entre 2019 et 2020, de sorte qu'ils comptent parmi les pays les plus touchés. Cette diminution du nombre d'escales entre 2019 et 2020 tient au trafic des navires de croisière et des navires côtiers à passagers qui a été fortement touché par la crise.

NOMBRE D'ESCALES SIGNALÉES À SAFESEANET

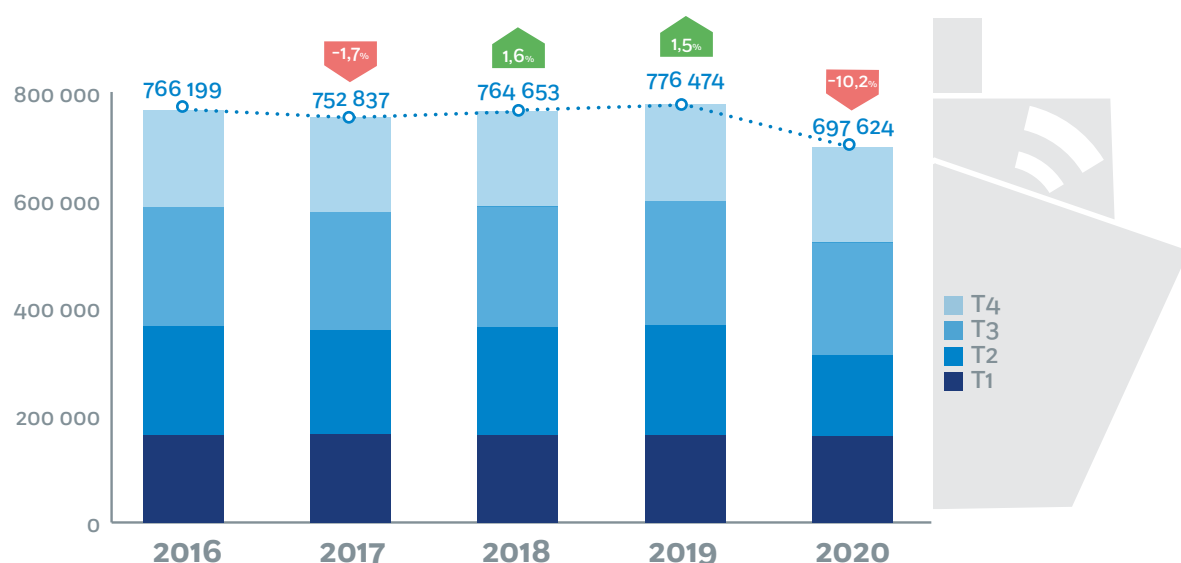


Figure 1: Nombre d'escales de navires signalées au SafeSeaNet entre 2016 et 2020 par trimestre.

Le nombre total d'escales effectuées par des navires battant pavillon d'un État membre de l'UE a augmenté chaque année entre 2016 et 2019. Toutefois, en 2020, le nombre total d'escales a diminué de 3,5 % par rapport à 2019, et le tonnage global correspondant exprimé en tonnage brut a baissé de 11,1 %. Une baisse considérable a commencé au deuxième trimestre de 2020, en raison de la progression de l'épidémie de COVID-19 en Europe, qui a contraint de nombreux États membres de l'UE à mettre en place des mesures de confinement.

Au troisième et au quatrième trimestres 2020, cette tendance est cependant apparue plus stable, alternant entre des variations légèrement négatives (par exemple au T3) et positives (par exemple au T4) par rapport aux mêmes périodes en 2019. Des variations importantes en 2020, par rapport aux périodes équivalentes en 2019, peuvent être observées pour les navires de croisière et les transporteurs de véhicules.

Le secteur des croisières et, en général, le transport de passagers ont été les secteurs les plus fortement touchés par la COVID-19. D'autres secteurs ont également été touchés, mais en général, le commerce ne s'est pas arrêté. Le premier semestre de 2020 a d'abord été marqué par une chute spectaculaire, mais la situation s'est ensuite progressivement améliorée. On peut affirmer sans risque de se tromper que, hormis les navires de croisière, le transport maritime est aujourd'hui revenu à la normale. Malgré les difficultés majeures auxquelles le transport maritime a dû faire face, les activités des navires commerciaux, des ports et des autres secteurs du transport maritime se sont poursuivies – confirmant la résilience du secteur – assurant ainsi la circulation des marchandises et démontrant l'importance stratégique du transport maritime pour nos moyens de subsistance.



3. INDUSTRIE MARITIME MONDIALE

Le secteur du transport maritime mondial est fondamental pour le commerce international, car il constitue un moyen rentable et durable de transporter de grands volumes de nombreux produits de base essentiels et de produits finis. En 2020, le total annuel du commerce maritime mondial s'élevait à 11,5 milliards de tonnes et à 1,5 t par habitant, soit quelque 88 % du commerce mondial (contre 85 % en 2019, la pandémie de COVID-19 ayant eu un impact plus important sur les autres modes de transport, notamment l'avion, le camion et le train). L'UE est responsable d'environ 20 % du commerce maritime mondial et ses industries maritimes sont relativement sous-représentées en termes de construction navale (environ 5 % de la production mondiale mais concentrée sur le secteur des croisières), généralement dans la moyenne en ce qui concerne la représentation des États du pavillon (environ 17 %) et la réparation navale (environ 18 % de l'activité mondiale), et bien représentées du point de vue de la propriété de navires (33 %, et 39 % si l'on inclut la Norvège et le Royaume-Uni), des équipements marins, de la classification et de financement des navires.

4. IMPACT SUR LE COMMERCE MARITIME DANS L'UE: IMPACT CONSIDÉRABLE AU DÉBUT, COMPLEXITÉS GÉOGRAPHIQUES ET LIÉES AUX PRODUITS DE BASE, FORTE REPRISE

L'impact de la pandémie de COVID-19 a entraîné une baisse du commerce maritime mondial de -3,6 % en variation annuelle en 2020, soit un taux similaire à la baisse du PIB mondial. Les perturbations de l'économie mondiale dues à la pandémie ont entraîné une baisse du PIB mondial de 3,5 % sur l'ensemble de l'année 2020 (source: FMI, janvier 2021), un taux relativement similaire à celui des quatre trimestres qui ont suivi la crise financière mondiale (T4 2008-T3 2009: -2,5 %, FMI). En raison de l'impact de la COVID-19 et des perturbations connexes sur l'économie mondiale, les flux commerciaux et les chaînes d'approvisionnement, il est estimé que le commerce maritime mondial (en tonnes) a diminué de 3,6 % en 2020 (source: Clarksons Research, février 2021). Toutefois, le recul a varié considérablement selon les produits de base transportés par mer, et l'impact global sur le commerce maritime mondial en 2020 n'a peut-être pas été aussi négatif que beaucoup le craignaient initialement (à titre d'exemple, le commerce maritime mondial en tonnes a diminué de 4,0 % en 2009).

Il ressort d'une analyse des données douanières déclarées par les États membres de l'UE qu'en 2019, 20 % (2,4 milliards de tonnes) du commerce maritime mondial (11,9 milliards de tonnes) se composaient d'une combinaison de volumes intra-UE et d'importations et d'exportations entre l'UE et des pays tiers. Sur la base des données disponibles jusqu'en décembre 2020 inclus, il est estimé que le commerce maritime de l'UE a connu une baisse plus importante que le commerce mondial, soit 9,3 % en 2020, ce qui correspond à un manque à gagner de 226 millions de tonnes

de commerce. La baisse la plus importante du volume des échanges concerne les importations dans l'UE en provenance de pays tiers, qui ont chuté de 12,2 % en 2020, suivies des échanges intra-UE (en baisse de 7,1 % sur la même période), puis des exportations de l'UE vers les pays tiers (en baisse de 4,3 %).

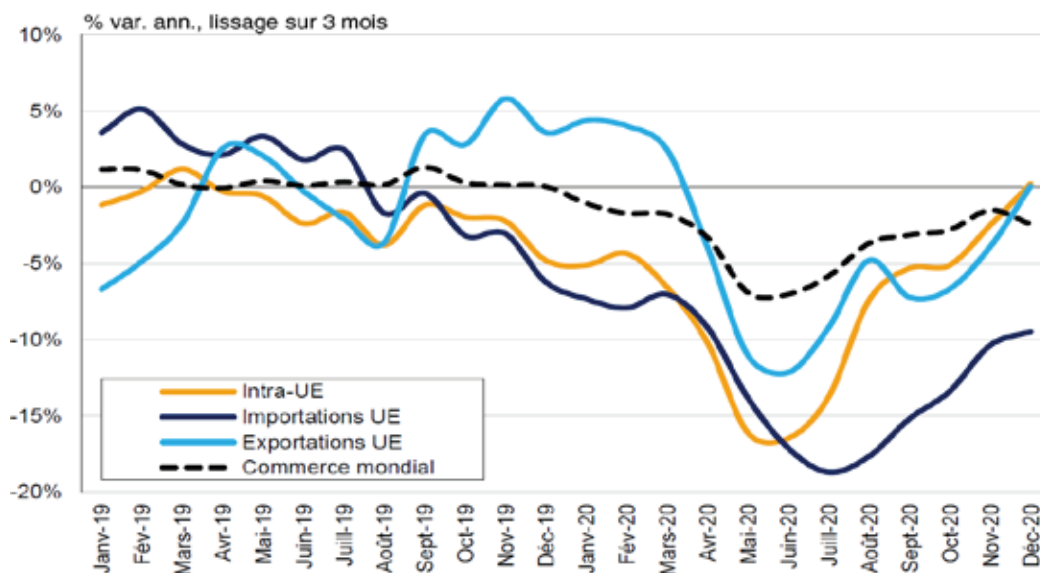


Figure 2: Résumé du commerce maritime de l'UE, en tonnes, % variation annuelle, moyenne mobile sur 3 mois⁴

Un aperçu de la manière dont les routes maritimes de l'Europe vers la Chine et de l'Europe vers les États-Unis ont été touchées a également été réalisé. Le trafic de la Chine vers l'Europe s'est réduit en ce qui concerne le nombre d'escales depuis 2016, et en 2019, il avait déjà diminué de -34 %. En 2020, très probablement en raison de la pandémie de COVID-19, cette réduction a atteint -62 % par rapport à 2016. Dans le sens inverse du voyage, de l'Europe vers la Chine, ces réductions sont de -26 % de 2016 à 2019 et de -65 % de 2016 à 2020.

Un exercice similaire a été réalisé pour les escales faites par les navires à destination et en provenance des États-Unis, la destination la plus importante pour les marchandises exportées par l'UE⁵. Le nombre d'escales effectuées par les navires faisant du commerce entre l'UE et les États-Unis est bien inférieur à celui des escales équivalentes pour les navires entre l'UE et la Chine. Toutefois, cela n'implique pas nécessairement que les volumes échangés, et surtout la valeur totale des marchandises, soient inférieurs ou supérieurs si l'on compare les échanges vers/ depuis les États-Unis et vers/ depuis la Chine. Une diminution de -31 % des escales des navires voyageant des États-Unis vers l'Europe a été observée de 2016 à 2019, passant à -58 % en 2020. Ces réductions sont plus représentatives dans l'autre sens, c'est-à-dire de l'Europe vers les États-Unis, avec -55 % de 2016 à 2019, et -70 % de 2016 à 2020.

Une analyse plus approfondie du poids mort total déplacé au cours de ces voyages montre une tendance à la baisse du tonnage de poids mort semblable à celle observée pour le nombre d'escales. Ainsi, les données indiquent que l'échange direct de marchandises via les routes maritimes entre l'Europe et les États-Unis et l'Europe et la Chine a diminué depuis 2016, une diminution plus importante ayant été constatée en 2020.

⁴ Sources: Clarksons Research. Données douanières de la base UE jusqu'à décembre 2020 inclus. Base UE-28, ne comprend pas la Norvège et l'Islande. Publication de la base de données sur le commerce maritime mondial – Indicateur mensuel de croissance du commerce maritime mondial, en février 2021.

⁵ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



COMMERCE MARITIME INTRA ET EXTRA-UE PAR PRODUIT DE BASE

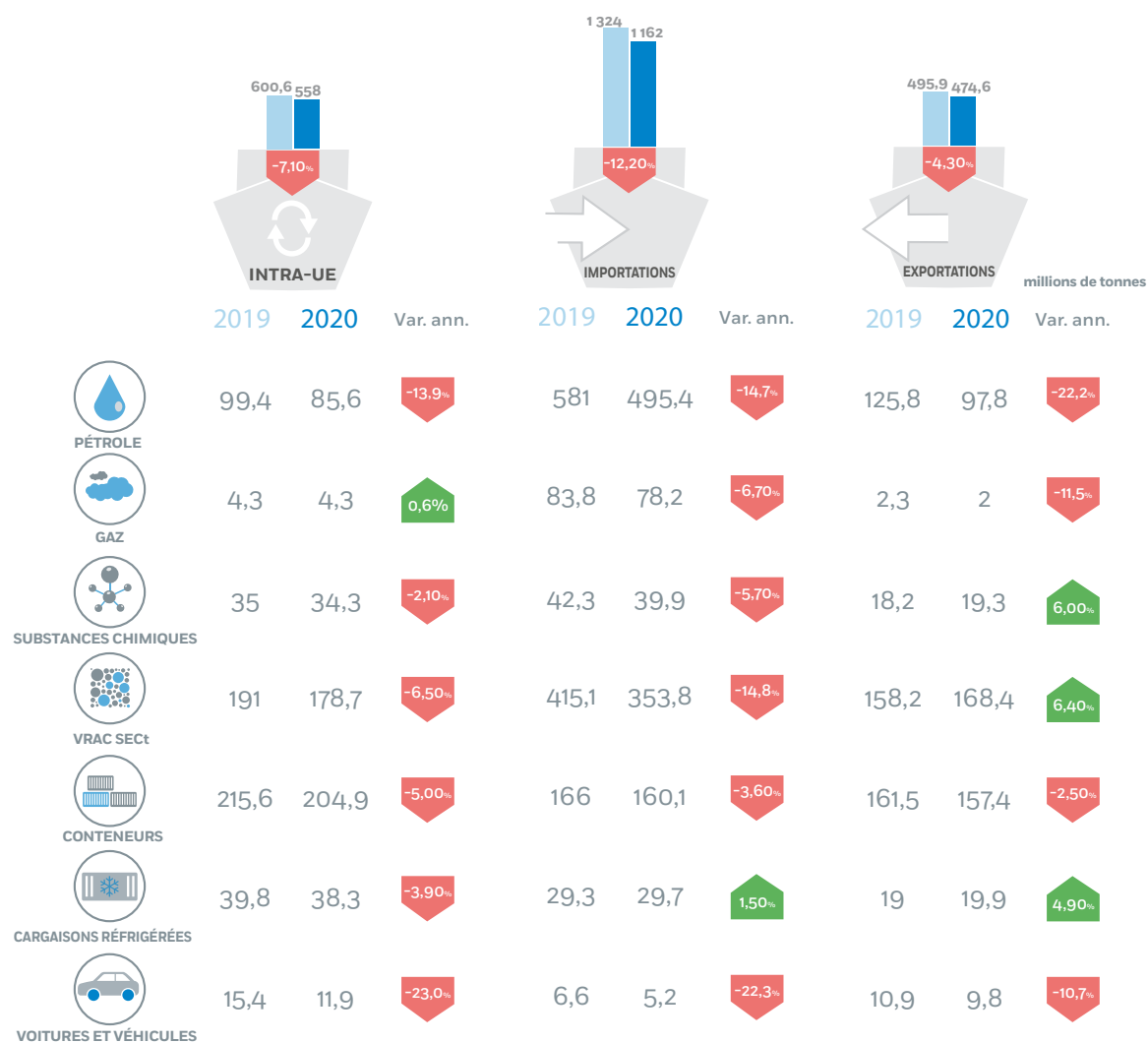


Figure 3: Commerce maritime intra-UE et commerce maritime extérieur (importations et exportations) par produit, en millions de tonnes⁶

⁶ Sources: Clarksons Research. Données douanières de base de l'UE jusqu'à décembre 2020 inclus. Base UE-28, ne comprend pas la Norvège et l'Islande. Estimations des données sur le commerce maritime mondial en février 2021

5. IMPACT SUR LES TAUX DE FRET: VOLATILITÉ IMPORTANTE, AVEC DES PÉRIODES DE «PERTURBATION POSITIVE» POUR COÛTS DU FRET ET RECETTES DES NAVIRES

Les marchés mondiaux du fret maritime et des affrètements ont connu une volatilité et des perturbations majeures tout au long de l'année 2020 en raison de l'impact de la COVID-19. Malgré d'importantes perturbations, l'indice mondial intersectoriel ClarkSea (qui indique les mouvements des coûts/recettes moyens des affrètements de navires dans les principaux secteurs du transport maritime en volume) a enregistré une baisse moyenne de 2 % en variation annuelle en 2020, en dépit de variations considérables et d'une importante complexité sectorielle individuelle, de nombreux secteurs ayant connu une «perturbation positive» à un moment donné de l'année. Le premier semestre de 2020, en particulier, a été le meilleur semestre de l'indice ClarkSea depuis une décennie, avec une moyenne de 16 373 USD/jour, bien que la moyenne du second semestre soit retombée à 13 304 USD/jour. Le «pic» du premier semestre était généralement dû à une augmentation de la demande d'utilisation de pétroliers pour le stockage flottant, car les confinements liés à la COVID-19 ont entraîné une accumulation rapide d'excédents de pétrole au niveau mondial et des prix du pétrole en report.

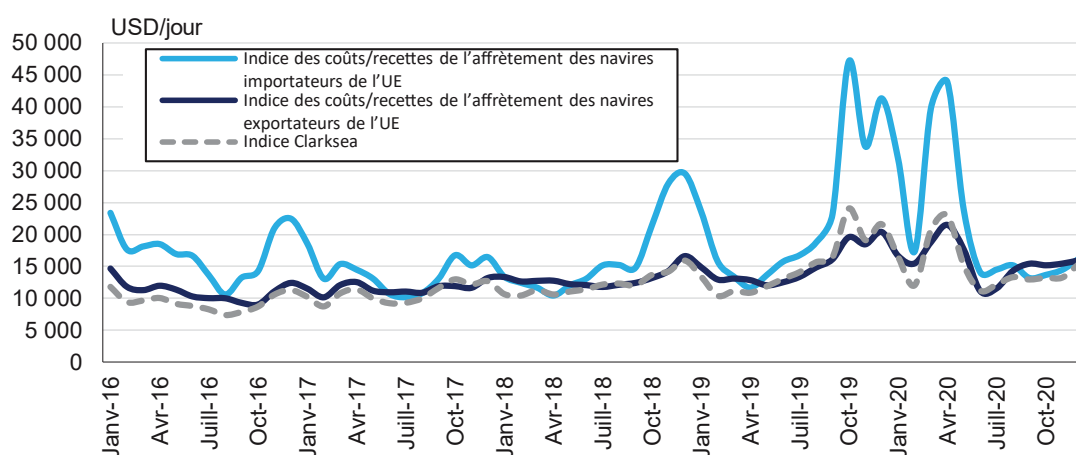


Figure 4: Indices des coûts/recettes des affrètements de navires extra-UE⁷

Les tendances du marché du transport maritime de l'UE ont été globalement similaires aux tendances mondiales. L'indice des recettes des navires importateurs extra-UE s'est établi en moyenne à 21 470 USD/jour sur l'ensemble de l'année 2020, soit une baisse de seulement -6 % par rapport à la moyenne de 2019, bien qu'il y ait eu des variations importantes au cours de l'année. L'indice des recettes des navires importateurs extra-UE a culminé (sur une base mensuelle) à 43 876 USD/jour en avril et s'est établi en moyenne à 28 439 USD/jour au cours du premier semestre de 2020, soutenu par le «pic» des coûts/recettes des navires-citernes, avant de reculer au second semestre de 2020 pour atteindre une moyenne de 14 506 USD, soit une baisse de 49 % par rapport aux six premiers mois de l'année, en raison de l'effondrement des marchés des navires-citernes, malgré des hausses importantes des coûts/recettes des porte-conteneurs et des gaziers plus tard dans l'année.

L'indice des recettes des navires exportateurs extra-UE s'est établi en moyenne à 15 732 USD, soit une hausse de 4 % par rapport à 2019 et de 18 % par rapport au niveau moyen de 2016-20, malgré l'impact de la COVID-19. Cependant, le second semestre de 2020 a enregistré un recul, l'indice des coûts/recettes des affrètements des navires exportateurs extra-UE étant inférieur de 13 %, avec une moyenne de 14 615 USD/jour, contre 16 849 USD/jour au premier semestre, bien que de fortes augmentations du fret de conteneurs et de gaz aient également été observées vers la fin de l'année 2020.

⁷ Source: Clarksons Research.



6. IMPACT DE LA COVID-19 SUR LE PAVILLON

ET LA PROPRIÉTÉ DES ÉTATS MEMBRES DE L'UE:

LES TENDANCES À LONG TERME SE POURSUIVENT

À la fin de l'année 2020, la flotte battant pavillon de l'UE-28 comptait au total 9 177 navires d'une capacité totale de 238 millions de tonnes brutes, soit 17 % de la flotte mondiale en termes de tonnage. La flotte battant pavillon de l'UE-28 n'a augmenté que de 0,1 % en termes de GT en 2020, ce qui est nettement inférieur à la croissance de la flotte mondiale de 3,0 %. Cette évolution s'inscrit dans le prolongement des tendances observées avant la pandémie de COVID-19, le taux de croissance annuel moyen (GAGR) sur cinq ans de la flotte battant pavillon de l'UE-28 s'établissant à 1,9 %, contre 3,4 % pour la flotte mondiale. D'une manière générale, la flotte battant pavillon de l'UE-28 est bien représentée dans le segment du fret roulier (58 % du tonnage roulier mondial est enregistré dans l'un des États membres de l'UE) et dans le secteur des passagers (40 % du tonnage des navires de croisière et des transbordeurs est enregistré dans l'UE-28), en raison de ses caractéristiques géographiques et des nombreuses îles qui séparent les États membres de l'UE, mais 76 % de la flotte totale en termes de tonnage se constituent toujours de pétroliers, de vraquiers et de porte-conteneurs.

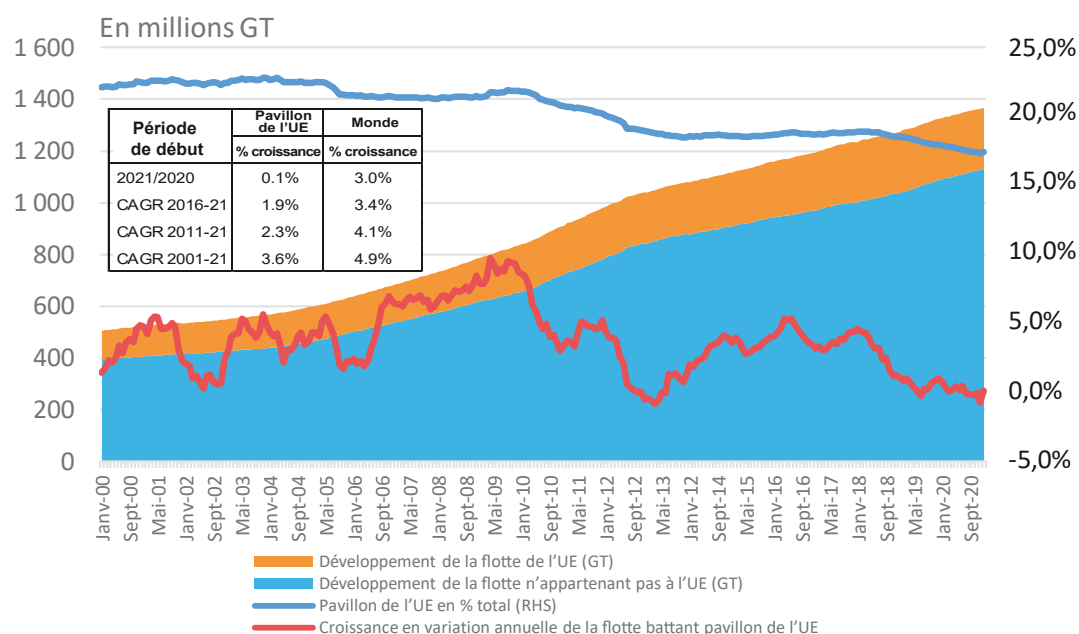


Figure 5: Développement à long terme de la flotte battant pavillon des États membres de l'UE

Par ailleurs, la flotte détenue par des armateurs établis dans l'UE s'élevait à 15 355 navires d'un tonnage combiné de 482 millions de GT à la fin de l'année 2020, soit 33 % du tonnage mondial. Comme pour la flotte battant pavillon de l'UE-28, la croissance de la flotte détenue par l'UE-28 a connu une tendance à la baisse par rapport à la croissance mondiale et, en 2020, la flotte n'a augmenté que de 1,4 % par rapport à une croissance mondiale de 3,0 %. La croissance de la flotte a toutefois varié d'un État membre à l'autre, la flotte appartenant à la Grèce (le plus grand propriétaire) ayant récemment enregistré une forte croissance historique, tandis que la flotte des propriétaires allemands (la deuxième nation propriétaire de l'UE) a enregistré une baisse à long terme. Le carnet de commandes de l'UE-28 (total des commandes de navires en cours) représentait 5,9 % de la capacité de la flotte à la fin de 2020, contre 8,5 % au niveau mondial.

À l'exception des transbordeurs, les flottes battant pavillon de l'UE-28 et appartenant à des propriétaires de l'UE-28 sont généralement déployées sur des routes commerciales internationales et sont donc exposées aux marchés internationaux du fret et de l'affrètement. L'analyse des mouvements des navires indique qu'en 2020, 87 % du tonnage battant pavillon d'un État membre de l'UE et 92 % du tonnage appartenant à un État membre de l'UE réalisaient des échanges internationaux, avec peu de variation dans les schémas de déploiement avant et après la COVID-19. En ce qui concerne les escales, les navires battant pavillon de l'UE-28 ou appartenant à des propriétaires de l'UE-28 ont enregistré une baisse de 13 %/12 % de leurs escales en 2020, contre 8 % au niveau mondial, cette différence reflétant la part plus importante du tonnage des navires de croisière et des transbordeurs dans la flotte battant pavillon de l'UE-28 ou appartenant à des propriétaires de l'UE-28.

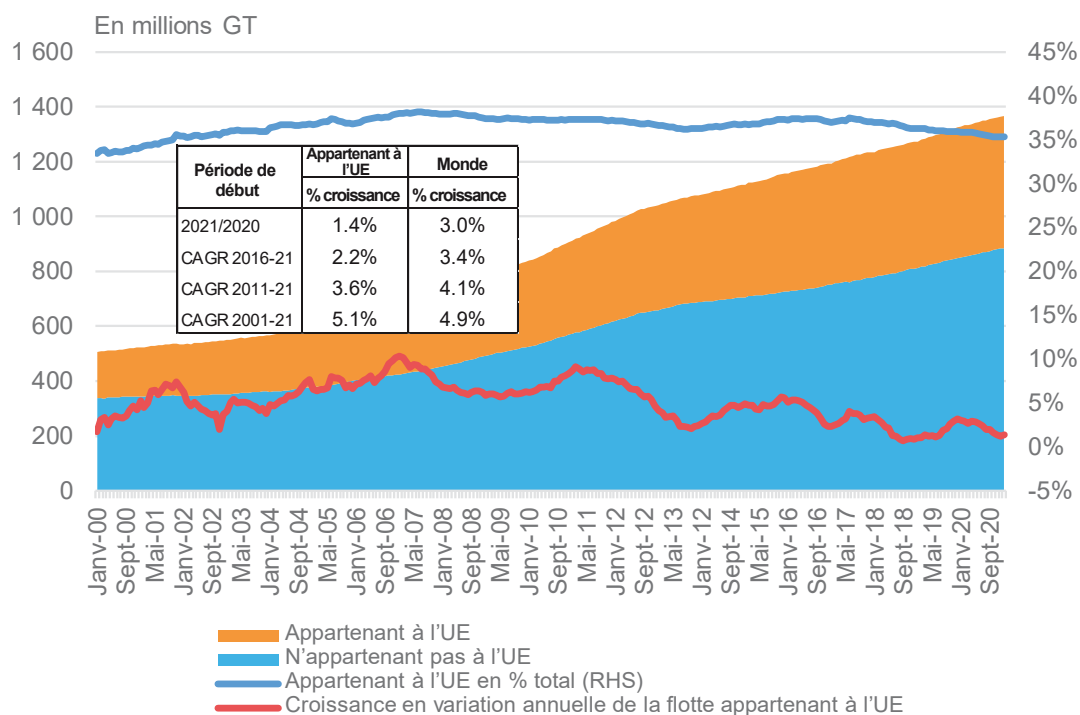


Figure 6: Développement à long terme de la flotte appartenant aux États membres de l'UE.

L'examen de l'activité navire par navire permet également d'examiner l'impact direct de la COVID-19 sur les navires désarmés. Au plus fort, pendant la première vague de confinements nationaux, 9 % de la flotte battant pavillon de l'UE-28 en termes de tonnage était inactive (juin 2020), contre seulement 3 % au début de 2020. De même, 6,5 % de la flotte appartenant à l'UE-28 était inactive à la fin du mois de juin 2020, soit environ le double des niveaux du début de l'année.

9 Source: Clarksons Research. Note: RHS = axe de droite



7. IMPACT SUR LA CONSTRUCTION NAVALE:

LA CONCENTRATION DE L'UE SUR LES NAVIRES DE CROISIÈRES

ENTRAÎNE DES PERTURBATIONS MATÉRIELLES

Au niveau mondial, la pandémie a entraîné une année difficile, les nouvelles commandes de navires ayant chuté de plus de 30 % (en partie également en raison des incertitudes liées aux technologies «vertes»), bien que la production ait été relativement bien gérée, à 85 % des niveaux de 2019.

Toutefois, la construction navale de l'UE a été profondément touchée en raison de sa concentration sur la construction de navires de croisière.

Les chantiers de l'UE détenaient une part de marché mondiale de 4,6 % en termes de production de nouvelles constructions en 2020 par TBC (tonnes brutes compensées, une mesure du contenu du travail du chantier), contre 5,7 % en 2019. La réduction de l'activité en 2020 est en partie liée à une baisse des livraisons de navires de croisière, qui ont diminué de 34 % en termes de GT en 2020 (contre une baisse de 15 % au niveau mondial pour tous les types de navires), les nouvelles commandes de navires de croisière étant en baisse de 98 % par rapport à 2019 (34 % au niveau mondial). Avant la pandémie, le secteur des croisières était considéré comme une réussite en Europe, les chantiers de l'UE détenant une part de marché supérieure à 90 %. Fin 2020, 94 navires de croisière (sur un total de 182 navires) étaient en commande dans les chantiers navals de l'UE (y compris la Norvège et l'Islande), pour une valeur totale de construction neuve d'environ 60 milliards de dollars.

LIVRAISONS ANNUELLES PAR PAYS/RÉGION DU CONSTRUCTEUR

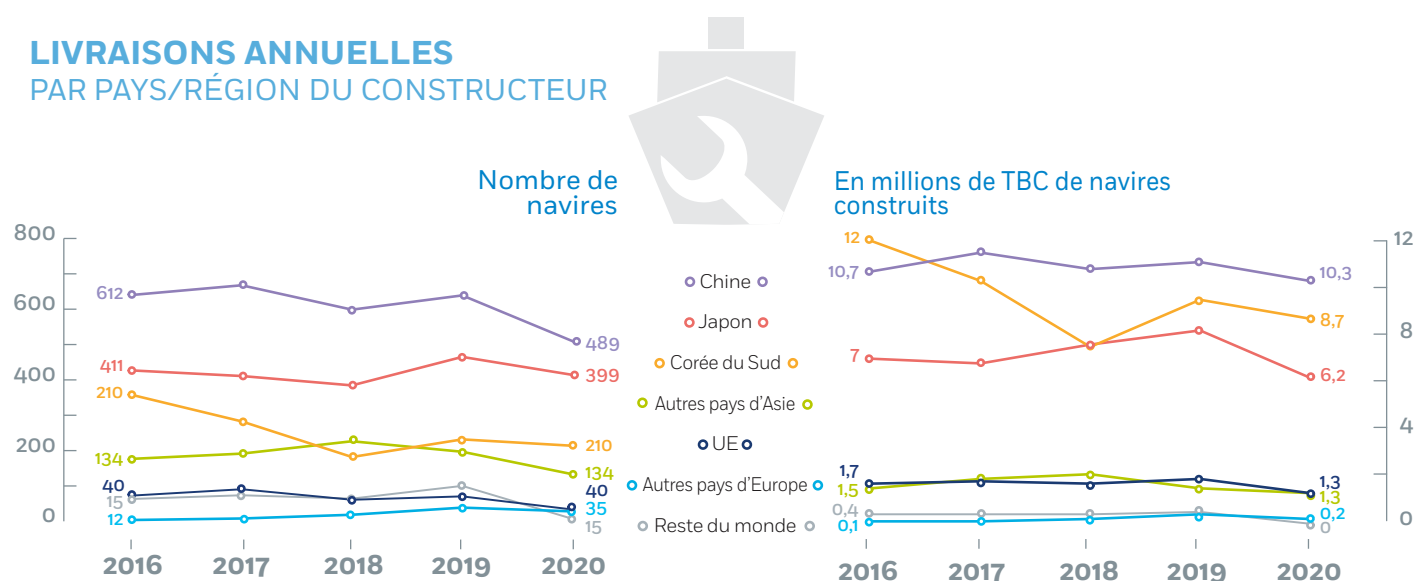


Figure 7: Livraisons annuelles par pays/région du constructeur¹⁰

¹⁰ Source: Clarksons Research.

L'activité de recyclage des navires est restée relativement faible en 2020 par rapport aux dernières années. À la suite de la propagation de la pandémie de COVID-19, certains observateurs du secteur du transport maritime s'attendaient à ce qu'un grand nombre de navires soient vendus pour être recyclés au cours de l'année 2020. Cependant, en termes de GT, le volume de l'année 2020 a représenté le deuxième plus faible volume annuel de recyclage de navires depuis le début de la crise financière, l'impact de la pandémie sur les marchés du transport maritime n'ayant vraisemblablement pas été aussi dommageable que prévu initialement, et les restrictions généralisées liées à la COVID-19 limitant l'activité des chantiers de recyclage. Tous secteurs marchands confondus, 17,4 millions de GT ont été vendues pour être démolies en 2020 (0,1 million de GT dans l'UE). L'importance du «recyclage vert» n'a cessé de croître après l'introduction du règlement européen sur le recyclage des navires au début de l'année 2019. En 2020, un nombre record de 1,6 million de tonnes brutes ont été vendues à la ferraille à des recycleurs turcs, plusieurs propriétaires de navires de croisière et de porte-conteneurs battant pavillon de l'UE-28 ayant choisi de les recycler dans des chantiers autorisés, conformément au règlement de l'UE sur le recyclage des navires. Toutefois, la majorité des activités de recyclage se déroulent encore dans le sous-continent indien et aucune installation dans cette région n'a encore été approuvée par l'UE.

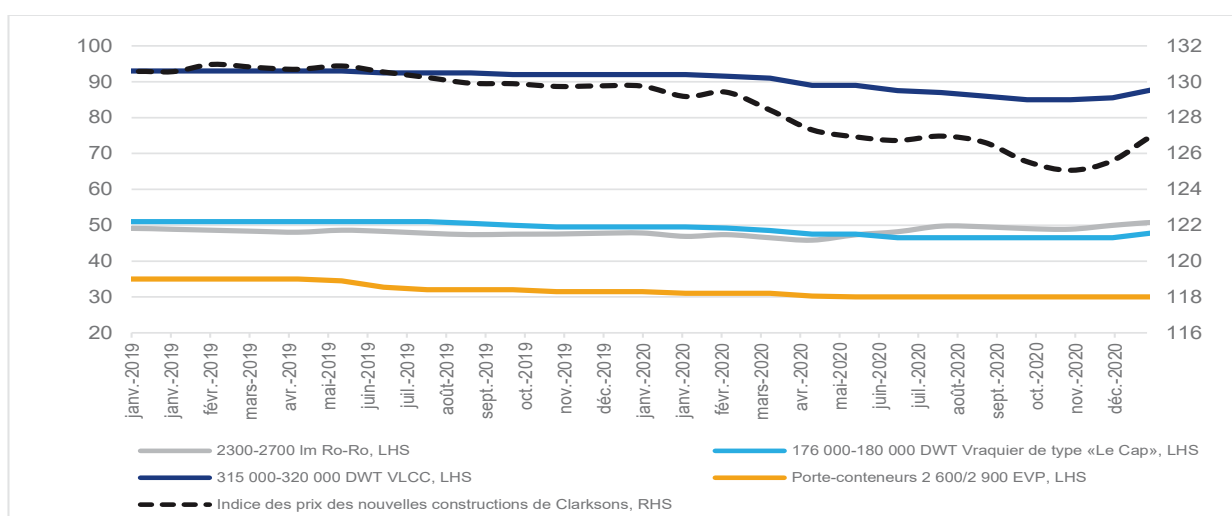


Figure 8: Prix mensuels des nouvelles constructions (secteurs sélectionnés et indice Clarksons)¹¹

L'activité de réparation de navires est restée relativement stable en 2020, malgré quelques perturbations liées à la COVID-19 au deuxième trimestre. Les chantiers de l'UE détiennent une part de marché mondiale plus importante (17% de l'activité en 2019-20) dans la réparation navale que dans la construction neuve (environ 5%). Les perturbations/fermetures de chantiers et les reports d'enquêtes spéciales suite à l'épidémie de COVID-19 ont affecté un certain volume de travail dans les chantiers de l'UE en 2020, avec un pic au deuxième trimestre 2020 au cours duquel l'activité a chuté d'environ 10 %.

¹¹ Source: Clarksons Research. L'indice Clarksons des prix des nouvelles constructions comprend un large éventail de prix des nouvelles constructions dans les secteurs des vraquiers, des pétroliers, des porte-conteneurs, des gaziers et d'autres cargaisons sèches, pondérés par leur taille en tonnage de poids mort. Janvier 1988=100.



8. NAVIRES DE CROISIÈRE ET NAVIRES À PASSAGERS: IMPACT PROFOND SUR LA CROISIÈRE ET DIFFICULTÉS FINANCIÈRES, IMPACT PROFOND SUR LES TRANSBORDEURS MAIS REPRISE MODESTE

Avant l'épidémie de COVID-19, le marché mondial de la croisière était dans une phase de croissance importante, atteignant 30 millions de passagers par an et s'appuyant sur une flotte en augmentation grâce à un programme record de nouvelles constructions, principalement dans les chantiers navals européens. L'Europe détient environ 25 % du marché mondial des croisières, avec 7,5 millions de passagers en 2019, contre cinq millions dix ans plus tôt. Mesurée en termes d'escales, l'activité des navires de croisière de l'UE a diminué d'environ 85 % sur l'ensemble de l'année 2020, et de plus de 90 % au deuxième trimestre, en raison notamment de la COVID-19. Plus de 90 % de la flotte est devenue inactive (contre 2 % au début de l'année et encore plus de 88 % à la fin de l'année 2020), les possibilités de récupération étant très limitées à ce jour. Environ 30 % de la flotte mondiale de navires de croisières bat pavillon de l'UE-28 (27 % si l'on exclut le Royaume-Uni) et environ 18 % appartient à des sociétés de l'UE (au niveau de la nationalité du groupe auquel elle appartient).

La pandémie de COVID-19 a provoqué des perturbations sans précédent sur le marché mondial des transbordeurs, même si elles n'ont pas été aussi graves que dans le secteur des croisières, certains signes de reprise ayant été observés plus tôt. Les propriétaires et les pavillons de l'UE-28 sont surreprésentés avec environ 50 % du tonnage des transbordeurs au niveau mondial. L'activité des transbordeurs de l'UE par escale a diminué de 19 % en 2020, mais les perturbations ont atteint un pic de -36 % en variation annuelle au deuxième trimestre et se sont améliorées pour atteindre -10 % au quatrième trimestre.

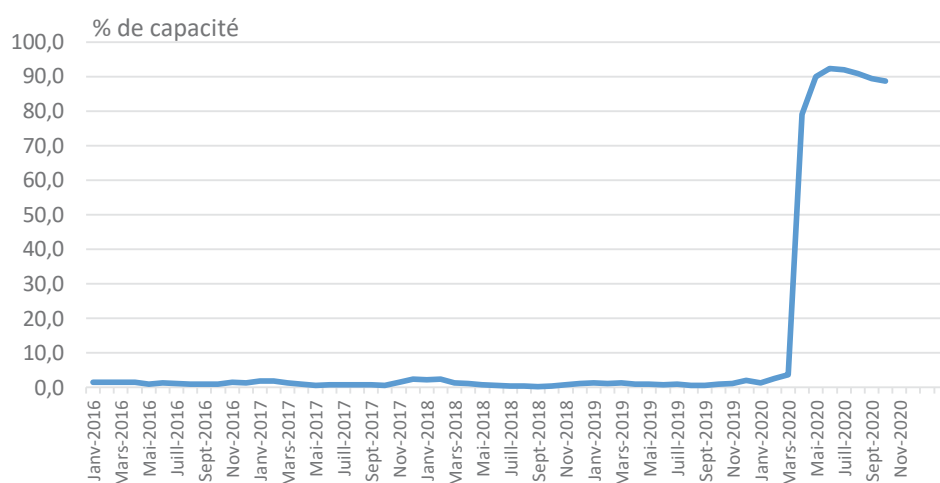


Figure 9: Capacité de croisière inactive en pourcentage de la flotte¹²

¹² Source: Clarksons Research.

Les navires transportant des passagers (navires de croisière, navires à passagers et navires rouliers à passagers) ont été les plus touchés par la pandémie. Le rapport montre que le nombre de personnes à bord des navires de croisière a commencé à diminuer progressivement à partir du deuxième trimestre de 2020 et est resté à un niveau très bas, ce qui s'explique essentiellement par le fait que des membres d'équipage sont restés à bord des navires. Tous les grands croisiéristes du monde ont suspendu leurs départs à la mi-mars, alors que l'épidémie de coronavirus prenait de l'ampleur. Certains ont repris leurs activités avec un nombre limité de navires et dans un nombre limité de zones.

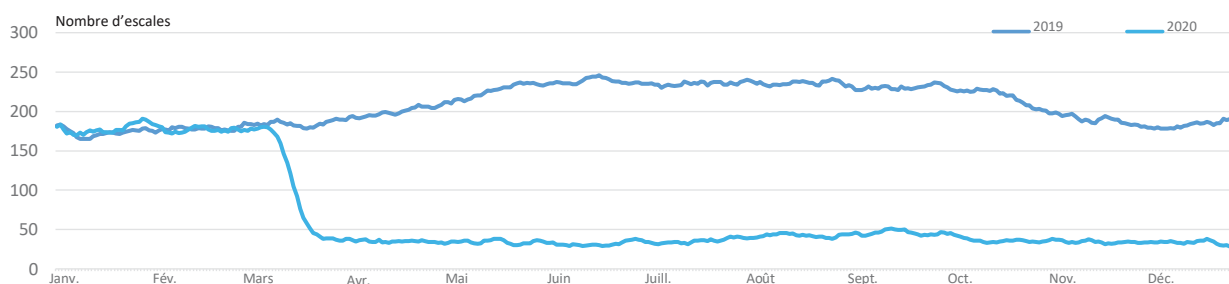


Figure 10: Escales de navires de croisière dans le monde, 2019-2020, moyenne mobile sur 7 jours¹³

Le présent rapport confirme que le secteur des croisières et, en général, le transport de passagers ont été les secteurs les plus fortement touchés par la COVID-19. D'autres secteurs ont également été touchés, mais en général, le commerce ne s'est pas arrêté. Malgré les difficultés, les activités des navires commerciaux, des ports et des autres secteurs du transport maritime se sont poursuivies, assurant la circulation des marchandises et démontrant l'importance stratégique du transport maritime pour les citoyens.

9. INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENTALES

Les activités d'inspection effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port par les États membres de l'UE parties au mémorandum d'entente de Paris et par les parties au mémorandum d'entente de Tokyo au cours de la période 2016-2020 ont une forte incidence sur le nombre d'inspections effectuées au cours du deuxième trimestre de 2020. Toutefois, au cours des troisième et quatrième trimestres, les inspections de navires battant pavillon de l'UE-28 ont presque retrouvé leur niveau normal. Parallèlement, il est à noter que le nombre d'immobilisations n'a pas diminué au cours de l'année 2020, ce qui conduit à un ratio plus élevé d'inspections débouchant sur une immobilisation. Cela pourrait être la preuve d'un plus grand nombre d'infractions détectées ou de violations des dispositions des conventions internationales régissant le transport maritime.

Le nombre d'inspections conduisant à des immobilisations effectuées par les États membres de l'UE qui sont parties au mémorandum d'entente de Paris semble plutôt stable au cours des cinq dernières années, bien que la tendance à long terme pour les navires battant pavillon de l'UE-28 soit négative. Il convient également de noter une augmentation du ratio d'immobilisations au cours de l'année 2020, qui n'est pas reflétée par les navires battant un pavillon autre que celui de l'UE-28 au moment de l'inspection. Toutefois, même pendant la période de dégradation de la situation en 2020, les navires battant pavillon de l'UE-28 s'en sortent mieux que les navires battant pavillon d'un autre pays.

¹³ Source: Clarksons Research. Données sur les escales basées sur les données relatives aux mouvements des navires. Les données sur les escales sont basées sur tous les cas où un navire entre dans un port donné et en sort, à l'exclusion des cas où le navire n'est pas enregistré comme se déplaçant à moins d'un nœud, et en combinant plusieurs cas consécutifs dans le même port où le navire n'a pas quitté une zone tampon autour du port ou dans la même journée (dans certains secteurs de navires). Les escales sont datées en fonction de la date d'entrée dans le port.

Cette analyse montre clairement que la pandémie a aussi sérieusement altéré les possibilités d'inspection effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port par les autorités maritimes dans la zone du mémorandum d'entente de Tokyo. Il est intéressant de noter que le volume des inspections a été touché tout au long de l'année et non pas seulement au cours du deuxième trimestre de 2020, comme cela s'est produit dans l'UE.

En outre, il convient de noter que, contrairement à ce qui s'est passé dans l'UE, les inspections conduisant à l'immobilisation de navires battant pavillon de l'UE-28 ont considérablement diminué en 2020. Dans l'ensemble, le nombre d'inspections menant à une immobilisation est plutôt faible par rapport aux chiffres similaires des États du port de l'UE (1,5 % pour les inspections du mémorandum d'entente de Tokyo contre 3 % pour les inspections du mémorandum d'entente de Paris effectuées par les États membres de l'UE).

INSPECTIONS ET IMMOBILISATIONS PAR L'ÉTAT DU PORT DE L'UE

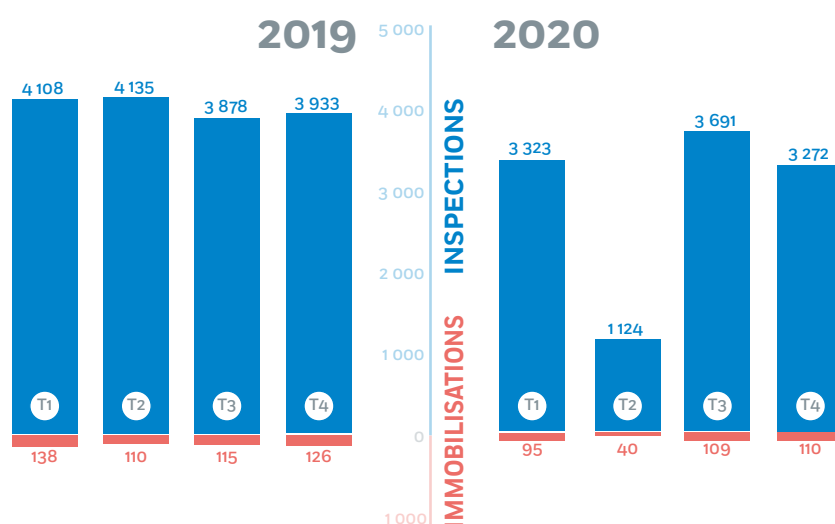
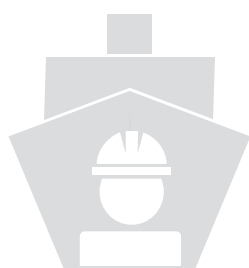


Figure 11: Inspections et immobilisations par l'État du port de l'UE

L'effort d'inspection des États du port de l'UE est réglementé par le partage équitable ou les obligations annuelles prévues dans la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port. Les obligations sont convenues chaque année, et les États respectent l'objectif fixé tout au long de l'année. Au cours du deuxième trimestre 2020, de nombreuses autorités sanitaires nationales ont imposé une interdiction de réaliser des inspections, ce qui a entraîné une forte réduction globale des chiffres. Au troisième trimestre, l'interdiction a été partiellement levée, et plusieurs États membres ont recommencé à inspecter, même au-delà de leurs obligations initialement convenues. Cela a conduit à un effort global similaire, mais à une répartition différente des inspections entre les États membres. Au quatrième trimestre, les inspections ont repris dans tous les États membres et le niveau pré-pandémique a presque été atteint. Pourtant, l'impact est considérable, même à la fin de l'année 2020.



Les informations relatives aux certificats réglementaires et de classification délivrés par les organismes agréés conformément au règlement (CE) n° 2009/391 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont conservées dans les applications de l'AESM et ont été analysées. Les données montrent que l'année 2020 a été caractérisée par une émission stable de nouveaux certificats de classification, ceux-ci représentant l'achèvement des enquêtes de renouvellement (spéciales). Cela semble indiquer que les activités n'ont pas été trop touchées par la pandémie. Toutefois, le dernier trimestre de 2020 a vu une réduction du nombre de navires s'étant vu délivrer un nouveau certificat de classification. Cela peut s'expliquer par un impact plus fort de la pandémie dans le monde ou par le fait que les travaux ont été effectués plus tôt dans l'année.



L'AESM a également examiné les statistiques relatives aux accidents et incidents de mer relevant du champ d'application de la directive 2009/18/CE qui ont été signalés à l'EMCIP entre 2016 et 2020. Les données EMCIP montrent une baisse des chiffres globaux d'accidents et d'incidents en 2020 par rapport aux données moyennes de 2016-2019. La diminution ne semble pas homogène pour tous les types de navires, probablement en raison de leurs différents types de service et des activités réalisées. À cet égard, les navires à passagers enregistrent la baisse la plus significative du nombre d'accidents, ce qui peut s'expliquer par l'arrêt généralisé de l'activité des navires de croisière. La diminution pour les navires de charge semble plus prononcée au cours des troisième et quatrième trimestres. Les navires de pêche ont enregistré une forte augmentation du nombre d'accidents au cours du troisième trimestre. Le type d'accident présente également des tendances mitigées; en général, le nombre d'accidents de navigation a diminué au cours de la période en question, tandis que d'autres types d'accidents ont augmenté au cours de certains trimestres de 2020 (par exemple, perte de contrôle et de contact au premier trimestre, incendie au troisième trimestre et voies d'eau/naufage au quatrième trimestre).



Les activités d'inspection du soufre dans l'UE en 2018-2019 (nombre moyen) et en 2020 ont été comparées. Au cours des mois de janvier et de février 2020, le nombre d'inspections est resté à des niveaux comparables à ceux de 2018 et de 2019. Toutefois, depuis mars 2020, on constate une réduction du nombre total d'inspections. En particulier, en mars 2020, seulement 43 % des inspections réalisées en 2018/2019 ont été réalisées. En avril 2020, seulement 10 % des inspections ont été réalisées. Une reprise a toutefois été observée à partir de juin, et en septembre 2020, 5 % d'inspections de plus qu'en 2018-2019 ont été réalisées.

En ce qui concerne le nombre total d'inspections par région maritime, la plus grande réduction du nombre total d'inspections (par rapport aux années précédentes) a été observée en mer du Nord, suivie de la mer Baltique et, dans une moindre mesure, en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre. Les résultats de l'analyse des échantillons de carburant prélevés lors des inspections du soufre montrent que, bien qu'une augmentation progressive des niveaux de conformité ait été observée depuis 2018, cette augmentation a été plus importante en 2020. En ce qui concerne le type de navires, des réductions importantes du nombre total d'inspections effectuées en 2020 par rapport à l'année précédente sur les navires à passagers (catégorie qui, pour les statistiques sur le soufre, correspond principalement aux inspections des navires de croisière) ont été observées. Cela a été suivi par des réductions pour les navires de charge classique et les vraquiers. À l'inverse, les inspections des porte-conteneurs et des navires rouliers à passagers ont été moins touchées par la situation liée à la COVID-19.



À PROPOS DE L'AGENCE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

L'Agence européenne pour la sécurité maritime est l'une des agences décentralisées de l'Union européenne. Basée à Lisbonne, l'Agence a pour mission d'assurer un niveau élevé de sûreté et de sécurité maritimes, la prévention et la réponse à la pollution causée par les navires, ainsi que la lutte contre la pollution marine en provenance des installations pétrolières et gazières. L'objectif général est de promouvoir un secteur maritime sûr, propre et économiquement viable dans l'UE.



Contactez-nous pour plus d'informations

Agence européenne pour la sécurité maritime

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249--206 Lisbonne
Portugal

Tél.: +351 211209 200 / Fax: +351 211209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Agence européenne pour la sécurité maritime 2021

Crédits photo: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTrave/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.