



LOGISTIQUE ET TRANSPORT DES VRACS

Sous la direction de Yann Alix et Romuald Lacoste



CAPSULE PROFESSIONNELLE 1

VALEMAX : de l'intégration logistique aux transbordements stratégiques Histoire courte sino-brésilienne

Hervé Deiss

Rédacteur en Chef

Journal de la Marine Marchande

Paris - France

Biographie

Hervé Deiss est rédacteur en chef du Journal de la Marine Marchande depuis le 1er avril 2006. Diplômé en droit, il a suivi une maîtrise de Droit des relations économiques internationales à Nanterre complétée par un DESS en droit des activités maritimes, il a rapidement bifurqué de sa trajectoire initiale vers le journalisme. En effet, en sortant de l'université Hervé Deiss a commencé sa carrière dans les assurances, d'abord aériennes (à La Réunion Aérienne) puis maritimes (Allianz).

Il a rejoint, en 1991, le Journal de la Marine Marchande comme rédacteur pendant trois ans. Il est retourné à des tâches opérationnelles en rejoignant la SCAT (Société coopérative Artisanale de Transports), coopérative de transport fluvial opérant sur l'ensemble du réseau fluvial français. Il y a assumé le rôle de directeur d'exploitation. Une expérience qui lui a

permis de connaître la réalité de ce mode de transport pendant plus de 18 mois. Il a notamment travaillé sur la mise en place d'une logistique fluviale pour des grands chantiers de la région parisienne (la ligne D du RER, le Grand Stade, la station d'épuration de Colombes) et sur la transition entre le système réglementé du transport fluvial et l'anticipation de la libéralisation. Pour continuer son expérience dans les fonctions opérationnelles, Hervé Deiss a ensuite rejoint le groupe Continental Grain, parmi les plus importants traders en céréales mondiaux à l'époque comme directeur juridique. Il est ensuite retourné dans la presse comme chef de rubrique de Transports Actualités pendant plusieurs années avant de prendre la rédaction en chef du Journal de la Marine Marchande et d'animer des conférences d'affaires dans les secteurs maritime, portuaire et logistique.

Valemax : quand des navires de 400,000 tpl sont commandés par un groupe minier Brésilien à des chantiers chinois

En 2008, le groupe minier brésilien commande 12 navires d'une capacité de 400 000 tonnes auprès des chantiers chinois de Jiangsu Rongsheng Heavy Industries. L'année suivante, le groupe minier commande sept autres navires du même type auprès des chantiers coréens de Daewoo. Enfin, seize navires seront ensuite commandés dans ces deux chantiers. Au total, le groupe minier brésilien Vale a commandé 36 navires.

L'annonce de ces commandes sera officielle au mois d'octobre 2010, juste avant que le premier navire de la série sorte des chantiers chinois. "Il s'agit de l'évènement le plus important de ces trente dernières années", a commenté le responsable logistique du groupe minier lors de l'officialisation de cette commande. Dans le courant des années 80, des navires d'une taille similaire sont sortis des chantiers navals. Des VLOC (very large ore carrier) qui n'ont pas séduit les opérateurs. Les capesizes avec des tailles supérieures à 180 000 tpl suffisaient à l'époque pour les besoins.

En 2008, la situation est bien différente. Le monde économique connaît une croissance sans précédent. La Chine joue un rôle moteur dans l'économie mondiale. Ses besoins en matières premières, et notamment minerais de fer, augmentent constamment depuis plusieurs années. L'Empire du milieu est tourné vers le marché australien dont la proximité lui permet de s'approvisionner rapidement et avec une constance. Le minier brésilien Vale, anciennement connu sous le nom de Companhia Vale do Rio, veut gagner de nouvelles parts de marché sur ce marché chinois. Le minerai brésilien souffre de son éloignement du marché. Le temps de parcours depuis le Brésil vers la Chine coûte 1,5 fois le taux entre l'Australie et la Chine. Pour prendre des parts de marché, Vale doit résoudre l'équation du coût de ses minerais. Construire des navires de plus grande taille serait alors une alternative d'autant plus que les flux de minerais souffrent. En effet, les ports australiens sont régulièrement congestionnés. Il faut parfois attendre plus de 20 jours avant de pouvoir charger un navire. La demande augmente, la production suit, mais la logistique peine à répondre. Ces nouveaux navires de 400 000 tpl permettraient de créer des stocks flottants pour les industries sidérurgistes chinoises.

Cette profession a toujours mis un pied dans la logistique mais sans jamais avoir une démarche complète. Les mines de fer, charbon ou minerais sont éloignés de la mer. Alors, outre leur capacité à s'investir dans des concessions minières, les majors miniers (outre Vale, BHP Billiton, Xstrata et Rio Tinto entrent dans le

cercle des principaux groupes de la planète) se sont tournés depuis plusieurs années vers l'acheminement de leur production sur les ports. Ils ont participé à la construction de lignes ferroviaires sur tous les continents. Ils sont toujours initiateurs de nouvelles lignes, comme en Afrique de l'ouest depuis les champs miniers au nord du Bénin. Et pour aller plus loin et maîtriser un peu plus la logistique de leurs produits, ces groupes se sont intéressés aux installations portuaires au fur et à mesure des années. Depuis la mine à la mer, les groupes miniers ont intégré des fonctions logistiques dans leurs structures. Parmi les majors, cette logistique d'exportation prend fin dès le chargement sur le navire. Alors, en décidant d'investir dans une flotte, le groupe Vale jette un pavé dans la mare de la logistique des groupes miniers mondiaux. Désormais, Vale fait un pas en intégrant le maillon maritime dans son schéma logistique.

En 2008, les armateurs vivent des heures fastes. Les capesizes s'affrètent à des taux pouvant dépasser les 90 000 \$ par jour. Un coût important pour les miniers. La nouvelle stratégie de Vale inquiète. Pour les analystes des marchés de l'affrètement des navires, l'arrivée de ces nouveaux navires pourrait faire chuter gravement un marché et mettre en péril certains armateurs. Une opinion que les différents analystes expliquent dès lors que l'annonce de la commande de ces navires est rendue officielle. Dans son rapport annuel 2010, le courtier parisien BRS passe l'année 2009 en revue. Il constate que la congestion portuaire des terminaux minéraliers est toujours de mise. «L'impact de cette congestion sur les taux de fret a été très fort, contribuant à accroître la volatilité du marché tout au long de l'année. Des changements structurels étaient aussi à l'œuvre sur le marché. Les efforts des brésiliens afin de développer des relations solides avec la Chine ont porté leurs fruits, avec l'aide de taux de fret bas qui ont réduit l'écart de compétitivité de leurs exportations avec celles de l'Australie. La plupart des exportateurs de minerai ont augmenté leurs volumes d'échanges avec la Chine, mais, alors que l'Australie s'octroyait une augmentation de 45 %, le Brésil gagnait quant à lui 55 %, contribuant d'autant à l'accroissement de la demande de transport maritime (en tonne milles) du fait de la distance à parcourir. » En outre, en cette année 2009, le coût des navires diminue, ce qui incitera le groupe Vale à commandé de nouvelles unités. Fin 2009, « le groupe minier était à la tête d'un carnet de commandes de 28 VLOC pour une valeur totale de 3,3 milliards \$. Les navires d'occasion et les COA devraient combler l'intervalle entre la commande et la livraison de ces navires neufs », note le rapport BRS.

Pour aller au bout de sa logique de prendre des parts de marché auprès des sidérurgistes chinois Vale va encore plus loin. Il décide de faire construire ces navires auprès de chantiers chinois et avec des financements intégrant des institutions chinoises. Il y développe une véritable synergie sino-brésilienne, tant et si bien que ces navires seront surnommés les Chinamax. Une décision que le président du Brésil de l'époque Luiz Inacio Lula da Silva va critiquer. A cette époque, le président du Brésil mène une politique de développement des chantiers navals

brésiliens et souhaiterait que le groupe minier aide les installations de son pays. Roger Agnelli, le président de Vale à ce moment, rétorque que les chantiers brésiliens n'ont pas la capacité à honorer une telle commande faute de capacité.

De l'intégration complète de la chaîne logistique minière sino-brésilienne... aux attermoissements géopolitico-stratégiques

En mars 2011, le premier navire de la série sort des chantiers chinois, le Vale-Brazil. Il arrive au Brésil pour charger dans le port de Vale à Ponta da Madeira une cargaison de 391 000 t de minerai. Une cargaison qui suffirait à construire trois fois et demie le pont du Golden Gate à San Francisco, selon les observateurs. Le monde regarde avec attention ce chargement du premier géant du vrac sec. Il doit décharger sa cargaison dans le port chinois de Dalian. Après avoir passé le cap Horn, le navire fait demi-tour et retourne en Atlantique. Les premières rumeurs font état d'un refus par le gouvernement chinois de voir ce navire escaler dans un de ses ports. Pour la direction générale de Vale, il s'agit surtout d'un changement commercial. Le navire rejoindra Tarente, en Italie, pour y décharger ses 391 000 t de minerai. Première désillusion pour le groupe minier brésilien qui ne va pas aller en s'améliorant. Le 14 décembre 2011, le Vale-Beijing, navire appartenant à STX Pan Ocean, charge dans le port de Ponta da Madeira. Il a été livré par les chantiers chinois au mois de novembre et effectue son premier voyage. Lors du chargement, le navire subit des dommages dans ses ballasts. Le navire est rapidement remorqué hors du port, les responsables portuaires ne veulent pas voir le navire couler. Il est mis à l'ancre hors du port et doit faire l'objet de première réparation par des plongeurs. Chargé de 291 000 t de minerai le navire ne peut rejoindre en l'état un chantier, d'autant plus qu'aucun lieu ne peut l'accepter à proximité du port. Il sera déchargé par des grues sur ponton avant de rejoindre finalement le port de Sohar, en Oman, pour y livrer une partie de sa cargaison avant de retourner dans les chantiers coréens qui l'ont construit en avril 2012. Il reprendra du service dès les premiers jours de juillet 2012. STX, l'armateur, ne publiera aucun rapport sur cet incident. Toutes les hypothèses ont été passées en revue: fatigue de la structure, défaut de construction, mauvaise opération de chargement, rien n'a été laissé au hasard mais il n'aura jamais été clairement établi la cause majeure de cette rupture de ballast. Selon des calculs réalisés par Det Norske Veritas, il ne s'agit pas d'un défaut de structure mais plutôt une torsion des structures internes des ballasts arrière.

Le 6 décembre 2011, le Vale-Beijing menace de couler lors de son chargement à Ponta da Madeira. Un défaut dans les ballasts avant est décelé. Mêmes causes et mêmes conséquences, le navire doit être sorti du port pour être déchargé avant d'être réparé.

Au final, un seul Valemax accostera dans un port chinois, le Berge-Everest qui déchargera 280 000 t de minerai de fer à Dalian en provenance du Brésil.

Ces incidents feront le tour de la planète et sera un véritable “coup du lapin” pour le groupe minier, l’armateur et tous les opérateurs qui ont crû dans le projet des Valemax. Arguant de ces faiblesses, le gouvernement chinois s’engouffrera dans la faille en interdisant l’accès de ces navires dans les ports chinois. Est-ce véritablement le gouvernement de Pékin qui prend cette décision ou plutôt un lobbying mené par les armateurs chinois pour limiter la concurrence face à ses armateurs de vrac et, parmi lesquels se compte Cosco, compagnie d’Etat qui connaît ses premiers soucis de trésorerie ?

Entre bataille navale et ajustements opérationnels : la réponse dans les transbordements philippins et les dessertes directes d’Oman

Derrière la décision du gouvernement chinoise se profile les critiques des armateurs chinois. Shouguo Zhang, vice-président de la China Shipowners’ Association, explique en juin 2011 la position de ses adhérents sur la construction d’un centre de transbordement à Subic Bay. Dans un entretien repris sur le site internet de l’association, Shouguo Zhang explique que la construction de ce centre de transbordement est une inutilité économique. La flotte de navires est aujourd’hui suffisante pour alimenter la demande en minerai sans que nous ayons besoin de navires et de centre de transbordement”, explique le vice-président. Sans concession, il va plus loin en rappelant que Vale est avant tout un minier. “Il manque d’expérience dans la gestion de la sécurité des navires, dans la prévention de la pollution et dans les opérations de navires. Il leur est difficile d’exploiter des navires comme le font des armateurs qui sont aguerris à la sécurité et l’environnement”, continue le vice-président. Ensuite, en investissant dans des navires, le responsable des armateurs chinois voit dans cette stratégie une volonté par l’entreprise minière brésilienne de créer un monopole sur le minerai de fer vers la Chine mais aussi le Japon et la Corée du sud. Enfin, note Shouguo Zhang, avec un marché du vrac sec dépressif, il est difficilement pensable que la mise en ligne de navires de cette taille permettra de baisser encore plus les taux de fret et de rendre le prix des minerais plus bas.

En réponse à ces attaques Mark Weiss, un spécialiste des flux de minerais de fer sur l’Asie, propose une analyse de l’attitude des armateurs chinois sur le site gcaptain.com. Il s’accorde avec les armateurs chinois que la construction de 35 navires de type Valemax à ce moment s’avère être exagéré pour l’époque. Le

marché du vrac sec est actuellement en surcapacité. “Je recommanderais à Vale d'utiliser les propos de la Chinese Shipowners Association pour négocier un retard de livraison des prochains navires”, note Mark Weiss. D'un autre côté, il rappelle que la majorité des navires acheminant le minerai de fer vers la Chine ne sont pas exploités par des chinois.

Le minier brésilien prend le problème par un autre bout. Il profite d'un investissement dans un port philippin, Subic Bay, pour décliner le principe de feederling et de transbordement cher à la conteneurisation. Vale a signé un contrat avec l'autorité portuaire pour autoriser ses navires géants à accoster dans le port. L'idée a germé depuis plusieurs mois dans l'esprit des logisticiens de Vale. Pour livrer les minerais dans les différents ports asiatiques, Vale a investi dans un terminal qui lui permet de décharger ses géants avant de recharger sur des navires plus petits adaptés aux ports locaux. La décision du gouvernement chinois fait peser sur les Valemax des nuages sombres. Pour continuer à les exploiter le minier brésilien applique à ses clients chinois la même logistique que pour les autres clients d'Asie du sud est, un transbordement à Subic Bay. Le 30 décembre 2011, le Ore-Fabrica entre dans le port de Subic Bay avec du minerai pour les sidérurgistes chinois. Pour la desserte finale, le minier continue de faire appel à des navires de capacité moindre affrétés auprès d'autres opérateurs. Un système qui fonctionne bien puisque le 22 mai 2012, Vale annoncera être en réflexion pour construire un second terminal de transbordement des minerai à Subic Bay.

Figure 1 : Le minéralier ORE MUTUCA en tandem avec le ORE FABRICA, plus importante structure flottante de transbordement de minerai de fer au monde



La solution du transbordement est toujours en activité en cet été 2013. Les Valemax déchargent à Subic Bay et les minerais sont ré acheminés par des navires plus petits vers les ports chinois (Figure 2). Une situation qui ne satisfait pas entièrement le minier brésilien qui a fait construire ces navires pour prendre des parts de marché dans le marché de la sidérurgie asiatique. Le groupe négocie activement avec les autorités chinoises pour permettre l'accès de ses navires dans les ports de l'Empire du milieu.

Figure 2 : Transbordements de minerai de fer brésilien dans la Subic Baie au Philippines à destination du marché chinois



Outre la bataille logistique, Vale et le gouvernement chinois se livrent une guerre médiatique. Le 23 mai 2012, le directeur de la stratégie et des minerais de fer de Vale, José Carlos Martin, annonce que des Valemax accosteront bientôt en Asie mais pas nécessairement en Chine. Dans le même temps, Vale annonce la construction d'un centre de distribution de ses minerais en Malaisie. Le directeur de Vale en Malaisie, Marcelo Figueiredo, prévoit l'ouverture de ce centre en 2014. Situé à Teluk Rubiah, ce centre sera construit en trois phases. La première aura une capacité de 60 Mt par an. Au final ce centre pourra traiter 200 Mt par an de minerais.

Au cours de l'année 2012, les Valemax ne resteront pas à l'ancre. Si ces navires ont été construits pour permettre au minier de prendre des parts de marché en Chine, ils sont aussi destinés à alimenter tous les marchés émergents. Ils sont

ainsi régulièrement sur des voyages avec Sohar, port d'Oman dans lequel Vale prévoit de construire une usine de production d'acier pour la consommation locale, mais aussi au Japon, dans le port d'Oita, en Corée du sud et dans des ports européens comme Rotterdam ou Tarente.

Et comme une réponse du berger brésilien à la bergère de Pékin, Vale s'attaque directement aux entreprises chinoises. Le groupe annonce un investissement de 7,7 Md \$ en Afrique pour diversifier ses sources hors du Brésil. Pour le site Metal Bulletin, cette diversification est avant tout un premier contre pied à la présence croissante d'entreprise chinoise sur le continent africain. Certes, le groupe est déjà présent dans de nombreux pays, comme la Guinée, Le Sierra Leone, la République Démocratique du Congo, l'Angola, la Zambie, le Malawi ou encore le Gabon, mais il envisage de se développer. Cette annonce sera surtout une nouvelle étape dans la guerre médiatique sino brésilienne sur les Valemax. Le minier sud américain ne dévoilera pas avec précision à quelle échéance il renforcera sa présence sur ce continent.

La loi de l'offre et la demande plus forte que les tribulations politico-stratégiques ?

Le rêve chinois du minier brésilien n'est pas complètement éteint. Le 18 avril 2013, un Valemax est entré dans un port chinois de la côte est. Le Vale-Malaysia est entré dans le port de Lianyungang a déchargé sa cargaison en deux jours, selon l'agence de presse Reuters. Ni le gouvernement chinois ni le responsable de Vale en Chine ne commenteront cet événement. Pour le vice-président de l'association des armateurs chinois, son seul commentaire sera de se dire informé de cette escale par le ministère des transports chinois. Selon des sources chinoises, le navire aurait déchargé 220 000 t de minerai dans le port chinois et serait reparti avec 77 000 t. Est-ce la fin de l'interdiction des navires de type Valemax dans les ports chinois? Il est encore trop tôt pour se prononcer. Depuis lors, aucun nouveau navire de ce type n'est entré dans un port chinois. Les Valemax continuent leurs rotations avec les autres centres de production sidérurgiques en Asie, en Europe et au Moyen Orient. Ces navires construits pour la Chine avec des chantiers chinois et des moyens de financement chinois n'ont pas encore atteint leur objectif: desservir les sidérurgistes chinois.

Doit-on construire des navires pour une destination bien précise ?

En trouvant une utilité sur d'autres marchés les Valemax ont démontré qu'ils ont une utilité dans le monde maritime actuel. Et même si le marché est actuellement submergé par la surcapacité, le maritime est cyclique. Il reviendra un temps où les navires de type capesizes ne suffiront pas pour alimenter la production. La

question demeure si le gouvernement chinois pourra continuer à interdire ces navires encore longtemps. Il est indéniable que les armateurs chinois ne sont pas en concurrence directs avec ce type de navires. Et quand Vale a déclaré vouloir vendre ses navires à des armateurs, peu d'opérateurs chinois, publics ou privés, se sont empressés de faire des offres. En critiquant Vale et l'accusant de tentative de monopole sur les importations de minerais de fer, les chinois ont surtout fait preuve d'une naïveté. Ils ont voulu contrôler tous les tenants et aboutissants de la production d'acier en Chine, depuis la logistique jusqu'à l'exportation, en préservant leurs intérêts, parfois au détriment de la logique industrielle. Cette bataille économique et politique entre Vale et la Chine trouvera des réponses équilibrées dans les prochains mois, voire les prochaines années. Comment le premier producteur d'acier de la planète pourrait se passer du second groupe minier mondial ? Les sidérurgistes chinois détiennent les clés de la fin de ce conflit. Le minerai brésilien est, selon les spécialistes, de meilleure qualité que l'australien. En opérant par son hub de transbordement aux Philippines, Vale perd entre 2\$ et 3\$ par tonne transportée. Tout sera maintenant question de lobbying entre les armateurs chinois, aux arguments parfois tendancieux, et les sidérurgistes.