

Les ports français contraints à

Entre le premier trimestre 2008 et le deuxième trimestre 2009, les exportations de la France ont plongé de 22 % et les importations, de 21 %. Entretenu par la crise économique, ce déclin du commerce extérieur hexagonal a d'abord frappé les ports de fret. De janvier à juillet 2009, les sept grands ports maritimes (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux et la Rochelle) et Calais ont géré un trafic de 159 millions de tonnes de marchandises soit 10,6 % de moins que pendant la même période en 2008 (voir tableau ci-dessous).

L'impact de la crise sur ces plateformes varie selon leur position géographique, leur spécialisation et leur bassin industriel. Ainsi, le port de Marseille pâtit de la baisse des échanges de biens de consommation entre la France et les autres pays méditerranéens. « Ces flux ont baissé de 30 % à l'import et de 8 % à l'export au premier semestre », indique Chantal Helman, directrice de la stratégie et des finances. « Les principales baisses, pour les importations, viennent d'Espagne (-40 %), d'Italie (-40 %), mais aussi du Maroc (-36 %) et de la Tunisie (-20 %) », précise-t-elle.

À Dunkerque, c'est la chute de l'activité sidérurgique qui s'avère la plus pénalisante. « Entre janvier-août 2009 et janvier-août



Pour faire face à la réduction des flux, le port du Havre mise sur le dynamisme des pays émergents.

2008, les flux cumulés de minerai de fer ont diminué de 55 % et ceux de charbon ont baissé de 41 % », explique Daniel Deschodt, directeur commercial du grand port maritime. « Nous avons particulièrement ressenti l'arrêt de deux fourneaux (sur quatre) à l'usine Arcelormittal de Dunkerque », ajoute-t-il.

Le Havre, premier port hexagonal de conteneurs, souffre du ralentissement des échanges avec l'Amérique du Nord et l'Asie. De son côté, Nantes-Saint-Nazaire est éprouvé par le recul de l'activité automo-

bile. « Nous l'avons ressenti des 2008 », témoigne Christophe Planty, directeur de trafic du port. « Les importations de PSA Peugeot Citroën en provenance d'Espagne ont nettement reculé, par exemple », indique-t-il. Les effets de la crise économique mondiale se sont cumulés à ceux des mouvements sociaux liés à la mise en place de la réforme portuaire. Adopté par le gouvernement en juillet 2008, cet ensemble de mesures, dont le transfert de certaines activités au secteur privé, est destiné à accroître la compétitivité des ports français. Il a pro-

TRAFIC DE MARCHANDISES DES PORTS FRANÇAIS - JANVIER-JUILLET 2009 PAR RAPPORT À JANVIER-JUILLET 2008

En millions de tonnes

Port	Toutes marchandises	Variation	dont vracs liquides	Variation	dont vracs solides	Variation	dont conteneurs	Variation
Marseille	48,9	-13 %	37,1	-5 %	3,4	-57 %	5	2 %
Le Havre	44	-3 %	27,5	-1 %	2,5	-2 %	12,6	-3 %
Dunkerque	25,4	-25 %	8,2	-1 %	8,4	-47 %	0,9	-12 %
Calais	24,6	7 %	NA	NA	0,2	-27 %	NA	NA
Nantes-Saint-Nazaire	17,3	-13 %	11,1	-13 %	4,8	-6 %	0,9	-7 %
Rouen	13,8	10 %	6,6	5 %	6	29 %	0,6	-12 %
Bordeaux	5,1	-3 %	3,2	0 %	1,3	-16 %	0,4	20 %
La Rochelle	4,9	-4 %	1,5	8 %	2,3	-6 %	0	12 %

Données provisoires, source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. * Trafic routier essentiellement.

l'innovation commerciale

TRAFFIC DE MARCHANDISES DES PORTS FRANÇAIS EN 2008				
En millions de tonnes				
Port	Toutes marchandises	dont vrac liquides	dont vrac solides	dont conteneurs
Marseille	96	66,7	14,1	8,4
Le Havre	80,2	49,2	4,7	24,5
Dunkerque	57,7	14,8	26,8	1,6
Calais	49,4*	NA	NA	NA
Nantes Saint-Nazaire	33,6	22	8,5	1,7
Rouen	22,7	10,8	9,2	1,2
Bordeaux	9	5,5	2,8	0,6
La Rochelle	7,9	2,6	4,3	0,1

Données provisoires, source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.
* Trafic roulier essentiellement.

voque des vagues de greves chez les dockers l'année dernière et au premier semestre 2009. La plupart des grands ports maritimes (ex-ports autonomes) en ont pâti. Ils ont toutefois mis en place des stratégies commerciales offensives. Celui du Havre mise sur le dynamisme des pays émergents : « Nous avons constaté que l'activité avec le Brésil, l'Afrique du Sud et l'Inde, notamment, souffrait moins. Nous avons donc orienté notre plan de promotion vers ces pays », explique Laurent Castang, son directeur général. À Marseille, « des mesures

commerciales exceptionnelles ont été accordées aux professionnels du passage portuaire qui ont le plus souffert de la situation économique ou sociale », signale Chantal Helman. Dunkerque a développé une offre pour les négociants en fruits et légumes : « Nous disposons de plus de 100 000 m² d'entrepôts couverts, dont 42 000 en

température dirigée. Notre objectif est d'atteindre 300 000 m² d'ici à 2013 », se réjouit Daniel Deschodt. Tous ces efforts commencent à payer. Depuis trois mois, le trafic conteneurs ●●●

Calais, un port à part

Le port de Calais est l'un des rares à avoir vu son trafic de marchandises augmenter ces derniers mois (+7,4% de janvier à juillet 2009). Pourtant, la CCI de Calais, qui gère cette plateforme, ne s'en rejouit pas totalement. Et pour cause : ces bons résultats sont surtout dus à un transfert de trafic du tunnel sous la Manche au port. L'ouvrage d'art sous-marin a subi un grave incendie en septembre 2008 et son utilisation a été limitée jusqu'en février 2009 pour permettre les réparations. Les transporteurs ont donc dû trouver d'autres solutions pour acheminer leur cargaison. « Globalement, le trafic transmanche a diminué », reconnaît Gérard Barron, directeur de la CCI du port de Calais. Autre particularité : Calais n'a pas le statut de grand port maritime puisque son propriétaire n'est pas l'État, mais la région Nord-Pas-de-Calais. Cette dernière en a donné la concession à la CCI. Calais est le seul port d'envergure nationale à avoir ce modèle. Il n'est donc pas concerné par la réforme de 2008. Ce qui ne l'empêche pas de travailler à sa modernisation. Un ambitieux plan de développement, baptisé Calais Port 2015, est en cours de validation. M. A.

Les ports européens souffrent aussi

La croissance de l'activité portuaire européenne marque évidemment elle aussi le pas. Toutes marchandises confondues, l'activité de Rotterdam, premier port d'Europe, a plongé de 13,4 % par rapport aux six premiers mois de 2008, à 185 millions de tonnes, seul le trafic d'hydrocarbures restant à peu près stable. La deuxième place forte portuaire européenne, Anvers, a souffert encore davantage avec un déclin de

19,9 % à 77 millions de tonnes. Dans ces deux ports, la situation est particulièrement dramatique en ce qui concerne le vrac sec (acier, charbon, céréales) du fait notamment de l'effondrement de l'activité sidérurgique. Même topo ce qui concerne les marchandises générales et le trafic des conteneurs. Celui-ci s'inscrit en retrait de 15 % à Rotterdam, à 4,6 millions d'EVP, et de 18,5 % à Anvers, à 3,6 millions d'EVP. M. A.



Dunkerque a développé une offre pour les négociants en fruits et légumes.

Dunkerque, condamné à l'excellence

« Nous sommes l'un des ports français les plus exposés à la concurrence des ports d'Europe du Nord [Anvers, Rotterdam..., ndr] », souligne Daniel Deschodt, directeur commercial du grand port maritime (GPM) de Dunkerque. Même si ces grands rivaux sont eux aussi fragilisés par la crise économique, ils restent des références. « Il nous a donc fallu calquer notre modèle de développement sur le leur », indique-t-il. Dunkerque s'emploie donc à proposer à ses clients « des conditions de passage portuaire compétitives » et des équipements à la pointe de la technologie. Cette émulation l'a également aidé à moderniser l'organisation des tâches. L'autorité portuaire a transféré l'activité de manutention de deux terminaux à des opérateurs privés en 1999 et 2001. « Nous étions très avant-



Daniel Deschodt, directeur commercial du GPM de Dunkerque.

gardistes à l'époque », note Daniel Deschodt. La réforme de 2008 impose à tous les GPM d'opérer de tels transferts d'ici à 2010, ce qui a suscité de nombreux mouvements sociaux dans la plupart des ports concernés... mais pas à Dunkerque. M. A.

du port de Marseille augmente (+35 % en juin, +7,2 % en juillet et +5 % en août). De nouvelles lignes maritimes voient le jour. L'armateur United Arab Shipping Company (UASC) a inauguré le 1^{er} septembre un service reliant Le Havre et l'Asie. La compagnie Nile Dutch a établi fin août une nouvelle liaison entre le port de Rouen et l'Afrique de l'Ouest. Des lignes entre Dunkerque et le Maroc ainsi que l'Espagne ont également été créées. ■

Marine Aubonnet

[Nantes-Saint-Nazaire, des ambitions mondiales]

En juillet dernier, le port de Nantes-Saint-Nazaire a vu son trafic de marchandises fondre de 20 % par rapport à juillet 2008. « Nous devrions finir l'année à -10 %, en ligne avec la situation portuaire mondiale », estime Christophe Planty, directeur de trafic. « Il nous faudra peut-être deux ou trois ans pour absorber cette baisse », ajoute-t-il. Ces difficultés n'entament pas pour autant la confiance de ce grand port maritime (GPM). « Notre port a un grand avenir devant lui. Nous avons des ambitions plus qu'euro-péennes », affirme Christophe Planty. Pour y parvenir, il va s'appuyer sur les « autoroutes de la mer » entre la France et l'Espagne, qui devraient voir le jour dès 2010. L'objectif de ce projet, lancé par les gouvernements français et espagnol en février dernier, est de transférer une partie des flux routiers de marchandises vers le transport maritime. Nantes-Saint-Nazaire sera ainsi reliée quotidiennement à Gijón (nord de l'Espagne) puis à Algésiras (sud). Les autorités du port comptent aussi sur leur « projet stratégique » (programme d'investissements qui s'intègre à la réforme portuaire). Ce plan d'action, qui couvre la période 2009-2013, devrait permettre à Nantes-Saint-Nazaire d'augmenter ses capacités. M. A.

- ENTRETIEN AVEC PAUL TOURRET, DIRECTEUR DE L'ISEMAR -

«Le modèle de surdéveloppement de la conteneurisation a perdu son moteur»

Economiste spécialiste des transports Paul Tourret dirige l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar). Il livre sa vision de la nouvelle donne qui se profile dans le secteur maritime.

Le Moci. La crise actuelle vous semble-t-elle sans précédent ? Touche-t-elle tous les secteurs du transport maritime ?

Paul Tourret. Oui, la crise que traverse le transport maritime est sans précédent. Elle touche tous les secteurs maritimes et c'est l'addition de toutes ces crises sectorielles à l'échelle d'une économie maritime planétaire qui est exceptionnelle. Mais si on entre dans le détail, les contrastes sont importants. Les



Paul Tourret « Une crise sans précédent »

filieres maritimes liees a la siderurgie et au transport d'automobiles, les « car carriers », sont les plus durement touchees. La chute est egalement importante pour les produits manufactures transportes par conteneurs, alors que les vracs liquides energetiques sont a peine en regression. Le marche est egalement segmente en fonction des economies nationales. En Europe, certains pays sont beaucoup plus touches que d'autres. C'est le cas a l'ouest du Royaume-Uni et de l'Espagne, en Europe centrale de la Hongrie et de la Republique tcheque, et a l'Est de la Russie. Le port de Hambourg, tres tourne vers l'est de l'Europe, souffre d'ailleurs particulierement.

Le Moci. Comment réagissent les compagnies maritimes ?

Paul Turret. Elles sont prises dans un étau. L'effondrement de la demande a été brutal alors que la croissance de la décennie les a incitées à investir pour offrir aux marchés des capacités de transport de plus en plus importantes. Les armateurs réceptionnent donc des navires dont le marché n'a plus besoin, ce qui va accentuer la crise sectorielle de « sur-offre » [...]. Le retour à l'équilibre passera par de la casse. De fait, il y a une politique de diminution des capacités en service alors même que des navires nouveaux sont réceptionnés. Après avoir réduit par la destruction la partie la plus ancienne, il leur faut geler des capacités supplémentaires. Les armements le font eux-mêmes ou bien passent le fardeau aux armements propriétaires à l'issue des fins de contrat d'affrètement. Le marché d'affrètement démontre bien sa fonction d'amortisseur du marché. Mais cela se fait aux dépens de ses acteurs [...].

Le Moci. Quelles perspectives peut-on mettre en avant à court et moyen terme ?

Paul Turret. La demande de transport restera faible et donc les prix bas au nom de

ce principe économique de base. Cependant, l'économie planétaire a besoin du transport maritime et celui-ci, pour exister, doit être rentable. Il faut donc des prix de transport « corrects ». La difficulté de l'équation réside bien dans la gestion par les armements de cette surcapacité qui accentue la baisse des prix. Au regard de l'arrivée régulière des uni-

« Des raisons politiques porteront bien des États à sauver les armements conteneurisés »

tés nouvelles, la restauration des taux de fret est peu probable même s'il peut y avoir des éléments de reprise. On peut espérer le retour rapide dans la bonne voie de certaines économies émergentes comme le Brésil et l'Inde. Mais ce qui va manquer au marché, ce sont les gros consommateurs nord-américains et européens [...]. Le modèle de sur-développement de la conteneurisation internationale a peut-être perdu (pour longtemps ?) ce moteur-là.

Le Moci. Les compagnies maritimes enregistrent des pertes colossales. Quelles en seront les conséquences sur le marché du conteneur ?

Paul Turret. Dans le secteur conteneurisé, on pourrait parier sur un peu d'écré-

mage de l'offre par la disparition des plus affaiblis. Cependant, il ne faut pas ignorer les raisons politiques qui porteront bien des États à sauver les instruments économiques majeurs que sont les armements conteneurisés. L'Allemagne pour Hapag Lloyd, Singapour pour APL NOL, Israël pour ZIM, la Corée pour Hanjin et Hyundai, et même la France pour CMA CGM, seront soucieux de la pérennité de leur opérateur. Les fusions-acquisitions seront, elles, difficiles, toujours pour des raisons politiques, et la difficulté de fusionner des compagnies bien marquées par leur identité nationale.

Le Moci. Quelle leçon tirer de cette crise ?

Paul Turret. Le phénomène de baisse vertigineuse des prix en 2008 et le ralentissement des vitesses commerciales qui a suivi auront servi de test pour savoir si le transport maritime international peut rester l'instrument d'une globalisation qui sépare producteurs et consommateurs de dizaines de milliers de kilomètres. Si on ajoute à cela la pression environnementale [...], on voit bien qu'au-delà du « just-in-time » c'est le principe même de cet étalement géographique de notre économie planétaire qui est en cause. ▽

Propos recueillis par Philippe Mathieu

L'offre des compagnies maritimes durablement excédentaire

Les compagnies maritimes se trouvent aux prises depuis un an avec un effondrement de leurs activités sans précédent. Le traditionnel sursaut d'activité du commerce mondial lié à la perspective des fêtes de fin d'année leur redonne un peu de baume au cœur. « Avec la « peak season », le marché du fret a stoppé sa dégringolade. Les compagnies maritimes parviennent à faire passer des augmentations de taux de fret », observe Philippe Gilbert, executive vice-président de Geodis Wilson, la division « freight forwarding » du groupe Geodis. « Les volumes



Avec les fêtes de fin d'année, le marché du fret a stoppé sa dégringolade.

sont repartis à la hausse depuis quelques semaines. Les augmentations annoncées par les armateurs pour octobre devraient être acceptées par le marché. Les taux de fret pourraient retrouver momentanément un niveau proche de celui d'il y a un an, en ce qui concerne en tout cas les importations européennes en provenance d'Asie et de Chine », constate aussi Patrick Sesboué, directeur maritime de Kuehne & Nagel France.

Pour les Maersk, MSC, CMA-CGM ou Evergreen, il était temps. Depuis septembre-octobre de l'année dernière, les volumes avaient déserté les cales de leurs porte-conteneurs : quelque 20 % de marchandises en moins entre l'Asie et l'Europe, 17 % entre l'Europe et l'Asie, 17 % entre l'Europe et l'Amérique du Nord, 30 % entre l'Amérique du Nord et l'Europe... « Le phénomène est mondial. Seuls les échanges intra-asiatiques se sont maintenus en

raison de l'importance des investissements chinois dans la zone asiatique », note Daniel Champault, responsable des achats de transport de Bolloré Logistics.

Les taux de fret des conteneurs équivalent vingt pieds (EVP) qui se négociaient avant la crise entre la Chine et l'Europe autour de 1 900-2 000 dollars « all-in » (toutes surcharges comprises) ont été divisés par quatre, pour atteindre de l'ordre de 500 dollars l'EVP fin avril 2009, selon les estimations des transitaires interrogés par *Le Moci*. Les compagnies enregistrent des pertes abyssales. Les déficits de la filière se sont élevés pour le seul premier semestre 2009, à une dizaine de milliards de dollars. La facture pourrait s'alourdir de presque autant d'ici à la fin de l'année. « Les compagnies maritimes ont mangé le trésor de guerre qu'elles avaient accumulé pendant cinq années de

croissance exceptionnelles. Pour certaines d'entre elles, il s'agit désormais d'une question de survie », estime Patrick Sesboué.

La crise est arrivée au pire moment pour les armateurs qui ont tous lancé, il y a deux ou trois ans, la construction de porte-con-

« Les compagnies maritimes ont mangé le trésor de guerre qu'elles avaient accumulé pendant cinq ans »

neurs géants. Il s'agissait de moderniser leur flotte et d'adapter leur offre à une demande dopée par la montée en puissance des économies émergentes, notamment l'emballage des exportations chinoises. « Les compagnies sont prises dans un étau, coincées entre l'arrivée des premiers porte-conteneurs géants de 11 000 à 13 000 EVP de capacité et cette récession extrêmement brutale qui affecte l'ensemble de leurs « trades », d'où cette chute vertigineuse des

taux de fret», explique François Pattiez, président du Syndicat national des armateurs maritimes (SNAM).

Les Maersk, MSC, CMA-CGM et consorts ne sont pas restés sans réaction. Annulation des trajets les plus déficitaires, réduction de la vitesse des navires, réaménagement de services, restitution à leurs propriétaires d'une partie des bateaux affrétés, report de commandes

et surtout mise au rencart des plus vieux conteneurs et maintien à l'ancre d'une partie de leur flotte... : elles ont joué de tous les leviers en leur possession pour limiter au maximum leur offre. Fait sans précédent, 10 à 15 % de la capacité mondiale de porte-conteneurs (1,3 à 2 millions d'EVP!) ont pu ainsi être enlevés du marché en

10 % à 15 % de la capacité mondiale ont été enlevés

quelques mois. À tel point qu'à Singapour, plaque tournante du commerce maritime mondial, on ne compte plus les porte-conteneurs en « stand-by ».

Cette stratégie s'est avérée payante avec le retour de la saison haute. « Cela a permis aux compagnies de rétablir un peu la situa-

tion, sur les trajets Asie-Europe en tout cas. Car, sur le transpacifique et le transatlantique, leur offre reste supérieure à

la demande. Mais ce phénomène nous paraît purement conjoncturel car leur problème de surcapacité est loin d'être résolu », souligne un responsable des achats de transports du groupe Nestlé.

Le temps ne joue en effet pas en faveur des compagnies maritimes. L'entrée en service des nouveaux porte-conteneurs augmen-

tera mécaniquement la capacité de la flotte mondiale d'environ 40 % d'ici à 2013. « Les armateurs n'ont pas de solution face à leur problème de surcapacité. Même si le marché repartait à des taux de 5 ou 6 % par an, l'écart entre l'offre et la demande resterait conséquent pendant plusieurs années et pèsera sur le niveau des taux de fret », prédit Daniel Champault. « L'arrivée massive de ces nouveaux porte-conteneurs ne sera pas compensée par les efforts que pourront faire les compagnies pour réduire leur flotte. La question est de savoir combien de temps elles profiteront de la reprise actuelle des cours et quelles seront les répercussions de la crise que traverse la profession car on ne peut pas exclure la disparition des carriers les plus fragiles », estime Philippe Gilbert.

Ph. M.

Le marché est devenu plus complexe et plus opaque

Certes, les chargeurs ne se plaignent pas de l'effondrement des cours de fret. « Mais il faut relativiser l'impact de la diminution des coûts de transport qui ne représentent que quelques pour cent du prix de revient des produits. Pour les entreprises qui ont besoin de gérer leurs besoins de transport à moyen et long terme, la lecture du marché est en revanche devenue très difficile », déplore Philippe Bonnevie, délégué général de l'association des utilisateurs de fret (AUTF). Depuis la fin des conférences maritimes en octobre dernier, les armements de lignes régulières ne peuvent plus s'entendre sur des hausses « concertées ». « La crise a encore accentué ce phénomène de dérégulation. Les compagnies annoncent désormais en ordre dispersé leurs intentions en matière tarifaire, ce qui nous demande beaucoup d'effort et d'énergie pour assurer le suivi d'un marché qui change d'un mois sur l'autre. De plus, la diminution de la vitesse des navires, l'allongement des « transit times » qui en résulte ou le réaménagement de certains services risque d'avoir des conséquences sur l'organisation de notre supply chain », déplore-t-on chez Nestlé.

La crise du transport maritime se fait donc aussi, d'une certaine manière, au préjudice des chargeurs. Jamais les compagnies maritimes n'ont été aussi discrètes sur leur stratégie (ni Maersk, ni MSC, ni CMA-CGM n'ont souhaité répondre aux questions du Moci). « Le marché est devenu plus complexe et plus opaque. Aux chargeurs d'être vigilants. Il leur faut redéfinir leurs cahiers des charges et renégocier les « clauses de connaissance » qui précisent les engagements des transporteurs en y incluant des garanties de qualité de service. Quant aux armateurs, ils doivent comprendre que ce n'est pas en

rognant sur cette qualité de service, qui est, plus que le prix, le facteur déterminant de leur offre qu'ils gagneront des parts de marché sur leurs concurrents », insiste Philippe Bonnevie. En modifiant radicalement le rapport de force qui a longtemps prévalu, la crise donne l'opportunité aux chargeurs de peser enfin sur un marché qui traditionnellement leur échappe (voir interview ci-après).

Ph. M.



Les chargeurs devront probablement réorganiser leur supply chain.

- TROIS QUESTIONS À PHILIPPE BONNEVIE, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'AUTF -

«Le contexte est favorable pour les chargeurs»

La crise a occulté un événement de portée non négligeable pour le secteur maritime et le marché du fret. Depuis octobre 2008, les conférences maritimes sont interdites dans l'Union européenne (UE).

Ces systèmes d'entente entre les armateurs bénéficiaient d'une exemption des règles communautaires de concurrence depuis 1986. Sous la pression des entreprises exportatrices et importatrices, le Conseil de l'UE a adopté en 2006 la proposition de la Commission européenne de mettre un terme à ce régime de faveur. Un an après l'entrée en vigueur de la directive, les chargeurs n'ont pas encore tiré les pleins bénéfices de l'abolition des conférences maritimes, alors que le contexte de la crise leur est favorable pour des négociations avec les armateurs. Eclairage de Philippe Bonnevie, secrétaire général de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF).

Le Moci. Qu'est-ce qui a changé pour les chargeurs depuis la disparition des conférences maritimes en Europe ?

Philippe Bonnevie. Désormais, une compagnie maritime doit définir seule sa politique commerciale. Les chargeurs peuvent donc négocier la structure du fret, le positionnement des conteneurs, les prix... Les transporteurs ne peuvent plus leur répondre : « Je ne peux pas répondre à vos besoins car les règles de la conférence me l'interdisent. » En contrepartie, les armateurs sont en droit d'exiger de leurs clients un comportement plus rigoureux (précision des engagements de volume, exactitude des données...). On ne peut pas demander à un transporteur d'être irréprochable quand on ne l'est pas soi-même.

Le Moci. Les chargeurs profitent-ils pleinement de ces opportunités ?

Philippe Bonnevie. Nous manquons encore un peu de recul pour tirer un bilan. Les habitudes liées aux conférences maritimes sont



Philippe Bonnevie, secrétaire général de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) : « Il faut pousser les transitaires à l'innovation. »

très ancrées. Pendant des décennies, les chargeurs ont conçu un complexe d'infériorité par rapport aux transporteurs qui en imposent par leur poids économique. Une certaine pesanteur psychologique persiste donc, ainsi qu'une forme d'autocensure. Une fois que l'habitude sera prise de discuter de façon normale avec les transporteurs, on ne pourra plus revenir en arrière. La crise crée un

contexte favorable pour les chargeurs. C'est plus facile de négocier certains points avec les armateurs quand ceux-ci ont besoin de leurs clients comme aujourd'hui.

Le Moci. Selon vous, les petits chargeurs ont-ils perçu les avantages de ce nouvel environnement concurrentiel ?

Philippe Bonnevie. Non. Les petits chargeurs passent souvent par un intermédiaire pour organiser leur fret. L'analyse des opportunités liées à la fin des conférences maritimes est plus difficile à mettre en œuvre dans ces conditions. La plupart des transitaires sont aussi ignorants que leurs clients. Il faut donc les pousser à l'innovation. Nous espérons que les petits chargeurs bénéficieront de l'esprit pionnier des gros chargeurs.

«Les chargeurs peuvent négocier la structure du fret, le positionnement des conteneurs, les prix»

En outre, je tiens à signaler qu'il ne faut pas une quantité phénoménale de fret pour négocier en direct avec les armateurs. ■

Propos recueillis par M. A.

Le patron de CMA CGM regrette les conférences maritimes

L'interdiction des conférences maritimes dans l'Union européenne depuis octobre 2008 est « pénalisante, irrationnelle et injustifiée », s'est emporté Jacques Saadé, le 4 septembre dernier, selon Lloyd's List. Le président du directoire de CMA CGM a souligné que ce système était toujours en vigueur en Asie, par exemple. Ces différences de régulation sont très « préjudiciables », selon Jacques Saadé, surtout en ces temps de récession. La survie des trois principaux armateurs européens – CMA CGM, le suisse MSC et le danois Maersk – est en jeu selon lui.

M. A.



Les différences de régulation sont « préjudiciables ».