



Mensuel : Edition de mai 2008

Rubrique : Finance/Economie

Titre : Le fret maritime, ce mal-aimé : Les défis du métier

Article : Pour M. Philippe Louis-Dreyfus (cf. photo), Président de Louis Dreyfus Armateurs (LDA) et Président pour deux ans de l'ECSA, groupement des armateurs européens, parmi lesquels comptent aussi le Luxembourg et la Belgique, "le transport maritime a été considéré, pendant des années, comme une demande marginale, que les clients paient avec l'argent qui leur reste. Il n'a pas été payé à son juste prix, pour sa qualité de service et sa sécurité", même si la Chine, grâce à sa demande effrénée en matières premières de construction par exemple a fait flamber les prix du fret.

Mais, cette demande exponentielle "va se stabiliser", avec pour conséquence "un excédent de l'offre en bateaux dans un an". Le transport maritime européen constitue 45% de la flotte mondiale, et 90% de l'acheminement des marchandises vers et à partir de l'Europe sont réalisés par voie maritime. Et pourtant, cette réalité est presque méconnue du public, et pas relayée dans les médias. "Il est temps pour les pouvoirs publics de donner plus de considération pour ce métier, à part dans les pays méditerranéens comme la Grèce par exemple où le transport maritime est bien intégré par les citoyens et les politiques". En effet, le fret maritime souffre d'un déficit d'image, car le métier a du mal à recruter du personnel qualifié, apte à gouverner des bateaux de plus en plus gigantesques et sophistiqués. Selon AON, un courtier en assurances et réassurances basé à Londres, le fret maritime va être confronté à deux défis corrélés qui vont assurément avoir un impact sur les primes d'assurances: des navires de plus en plus gigantesques, donc des cargaisons de plus en plus volumineuses avec des risques d'accident, et un manque de main d'oeuvre qualifiée apte à gouverner ces géants de la mer, problème auquel sont également confrontés les grands yatch privés.

Quant aux risques de piraterie semblables au Ponant au large des côtes somaliennes, les assurances pourraient éventuellement exiger l'installation d'un système de protection à bord, ou pourquoi pas la présence d'un commando, un service que certaines sociétés privées offrent déjà depuis quelque temps.

La qualité des pavillons

Pendant longtemps, le transport maritime a été "déconsidéré, car il y eu trop d'armateurs-voyous ou d'Etats-voyous non contrôlés". En effet, tant que la responsabilité financière de l'Etat du pavillon n'est pas engagée en cas d'accident, (ce qu'aurait souhaité l'association des armateurs français lors du dernier conseil des ministres européens, mais dont la proposition n'a pas été retenue), il ne va sûrement pas exercer un contrôle sérieux de sa flotte." Dans l'Europe maritime traditionnelle, certains ont un comportement exemplaire, d'autres restent à améliorer".

La fin des conférences maritimes

A partir d'octobre 2008, ces conférences maritimes seront illégales pour tous les trafics maritimes vers et à partir de la Communauté Européenne, aussi bien pour le transport maritime à courte distance, pratique réclamée de longue date par les chargeurs ou clients de ces armateurs, regroupés autour du GSF (Global Shippers' Forum). Pour ces chargeurs, ces conférences leur imposent des conditions tarifaires et surcharges (opaques) de combustibles ou de manutention aux ports de chargement et de déchargement entre autres, car "le fuel et les frais de port constituent des postes de dépense importants". Ceci se traduit dans les faits par une plus grande concurrence entre armateurs, à savoir la concurrence asiatique "dont les charges ne sont pas comparables, et dont la flotte appartient à des conglomérats dans la sidérurgie ou la transformation par exemple, et qui, en Asie, bénéficie d'un marché privilégié à l'abri de toute concurrence et d'une plus grande aisance d'accès aux chargeurs".

La valeur ajoutée

L'avenir du fret maritime en Europe réside dans la spécialisation, à savoir développer le maritime technologique, par exemple offrir un navire de service et non un simple navire de transport. En cédant récemment ses parts dans Neuf Cégétel, le groupe LDA a voulu se concentrer sur son métier de fret maritime, et aussi se diversifier pour ne plus se limiter au simple métier basique de vraquier, fortement concurrencé. Le groupe s'est alors lancé dans les ferries, la pose des câbles sous-marins, et la prospection pétrolière en haute mer avec le groupe CGG Veritas, en un mot dans l'ingénierie maritime qui exige un know-how particulier.

Améliorer l'image du fret maritime

D'après les études de l'institut Fearnley, tandis que le volume du fret maritime a augmenté de 60% entre 2000 et 2005, le nombre d'accidents graves, dans cette même période, a même baissé de 30%: Mais évidemment, tout accident en ce domaine se transforme vite en une catastrophe naturelle en raison du volume des produits ou cargaisons affrétées, et dont l'ampleur ne fait que croître avec les medias. "Pour cela, il faut réagir médiatiquement quand le métier est attaqué, pour éviter tout amalgame injuste, et améliorer des comportements encore perfectibles, en particulier accélérer la réactivité du monde de l'armement maritime, en apportant une solution aux problèmes environnementaux, et ne pas se laisser imposer des solutions par les pouvoirs publics. Le transport maritime est plus écologique que la route et l'avion. Le rôle de l'ECSA doit être plus pro-actif. Le transport routier dispose d'un puissant lobby sans commune mesure avec le transport maritime. Et pour cela, il faut changer les attitudes des pouvoirs publics".

Et de conclure que "le rôle de l'ECSA consiste à défendre les navires de service, pas seulement le transport maritime, mais aussi de promouvoir les métiers qui feront l'Europe de demain, soit faire mieux que l'Asie".

[Retour début de page](#)