



SYNTHESE N°20

LES INDUSTRIES MARITIMES A L'ÉPREUVE DE LA MONDIALISATION

Compte-rendu du colloque du 13 octobre 1999

Répondant à l'invitation de l'ISEMAR - Institut Supérieur d'Economie Maritime - le 13 octobre 1999 à Saint-Nazaire, les principaux représentants des organisations professionnelles françaises ont souligné au cours de leur intervention que la mondialisation constituait un vecteur de modernisation, subi ou maîtrisé, de leur secteur. Les adaptations sont introduites à un rythme inégal selon les secteurs - transport maritime, construction navale, ports ou logistique - et sont variables en intensité, selon le degré d'exposition des secteurs à la concurrence internationale. Il est néanmoins perceptible que la mondialisation exige encore des efforts d'adaptation dans l'ensemble des secteurs. Elle impose une évolution permanente.

Du côté de la demande de transport, Pierre KARSENTI, Président du Conseil des Chargeurs Maritimes Français (CCMF), a parlé de «déphasage» entre les besoins des chargeurs et l'environnement maritime national. Rappelant que le transport maritime constitue une obligation et non un choix pour les chargeurs dont l'activité principale est la production, «être chargeur n'est pas un métier», des améliorations des prestations tant sur le plan de la fiabilité que de la compétitivité sont attendues de la part des chargeurs. Associée à un environnement plus stable, plus simple et moderne, la fiabilité doit s'exprimer tant sur le plan technique (la qualité des outils de transport), juridique (une plus grande responsabilisation des prestataires maritimes), tarifaire (des mécanismes tarifaires compréhensibles, transparents, sur une base concurrentielle offrant une lisibilité de l'activité économique du chargeur sur un an au moins) ou sociale (en particulier dans le domaine portuaire).

Cette fiabilité doit être associée à la compétitivité, même si ces deux notions s'opposent parfois. En la matière, le représentant des chargeurs s'inquiète des retards d'adaptation dans le domaine portuaire ou du transport maritime. Ainsi, le remorquage demeure une activité protégée par un monopole de faits en France, malgré la volonté d'entrée d'un nouvel opérateur. En matière de manutention, l'application prévue sur la période 2001-4 d'un «Livre Blanc» rédigé en 1999-2000 semble être mal anticipée par les entreprises, alors que les investisseurs étrangers sont déjà engagés dans une logique d'eupéanisation. Sur le plan portuaire globalement, la recherche «d'une croissance positive», c'est-à-dire le gain de parts de marché au lieu de la politique actuelle de maintien des positions acquises, était encouragée. Enfin, dans le transport maritime, le rôle modeste joué par les armateurs français a été souligné. Les chargeurs français ont révélé ainsi, non pas leurs inquiétudes, mais une grande attente.

Cette attente a été relayée par les entreprises de logistique. Placées dans une logique offensive en raison de leurs poids dans l'emploi portuaire européen (20.000 emplois portuaires en France et 500.000 emplois en Europe), les entreprises logistiques constituent des acteurs majeurs de la mondialisation. Hervé CORNEDE, délégué général adjoint de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF), a parlé de la «fin des schémas classiques». On est passé d'une logique de «flux structurés inamovibles» à un environnement volatile. Il se caractérise par le comportement versatile des chargeurs, externalisant de façon croissante leurs prestations, formulant des besoins spécifiques personnalisés, en par-

ticulier en matière de connaissance de l'évolution du produit, et non plus du contenant tel que le conteneur, nécessitant un recours aux nouvelles technologies de l'information. Dans ce contexte, les logisticiens, décrits comme des opérateurs sans moyen de transport, des coordinateurs et des intégrateurs aux tailles les plus variées, offrent des prestations de plus en plus complexes : logistique amont et aval, distribution locale, «reverse-logistique», prestations visant l'élimination des stocks ou la gestion de stocks virtuels et étant adaptées à une production retardée.

Jacques FILLLOL, Délégué Général de la CAT, filiale à 100% de Renault, a confirmé à travers la description de l'activité de son entreprise, le virage opéré par le transitaire-commissionnaire, apparaissant aujourd'hui davantage comme un ingénieur du transport, partenaire «qui se coule dans le moule de son client». Ne disposant pas de moyens de transport propres, il peut rapidement s'adapter. Traduisant le rôle croissant du logisticien, il apparaît désormais que dans le prix de l'acheminement, les prestations logistiques représentent 70% du coût total, contre 30% pour le transport. Face à la volatilité des échanges, les logisticiens sont donc des «capteurs» de flux faisant reposer leur activité sur la création de plates-formes, leur intégration dans des réseaux et la maîtrise des nouvelles technologies de l'information. En ce sens, ils constituent des alliés de poids dans le développement des ports grâce à l'effet structurant des zones logistiques portuaires. Le port de Barcelone en a fait l'un des principaux axes de sa stratégie de développement. Se plaçant dans une logique «win-win» où tout nouveau trafic généré par un transitaire logisticien bénéficie à l'ensemble de la place portuaire (dockers, autorité portuaire, entreprises portuaires, région, etc.), une fiabilité sociale déjà évoquée par les chargeurs, une sécurité juridique et économique propice au rétablissement de la confiance sont posées comme un préalable au développement de l'activité logistique à proximité des ports.

Les différentes industries maritimes, la construction navale, les ports et le transport maritime, s'adaptent à la mondialisation. Le secteur de la construction navale est le premier secteur industriel français en termes de perspectives de croissance indique Fabrice THEOBALD, Délégué Général de la Chambre Syndicale des Constructeurs de Navires (CSCN). Il prend une part active à la mondialisation. Globalement, si l'Europe a perdu sa place de «leadership» en termes de tonnage des navires construits, l'Europe Occidentale demeure la première région pour la construction navale dans le monde en valeur. Ainsi, le chiffre d'affaires des chantiers européens s'élevait en 1997 à 11 milliards de dollars US (l'équivalent de 100 Airbus 340), contre 8 milliards pour le Japon. Ces données traduisent le positionnement des chantiers européens sur les navires à haute valeur ajoutée. Ainsi, la présence européenne est marquée sur le marché des navires de croisières, des ferries et autres navires spécialisés, alors que les navires de charge restent l'apanage des chantiers asiatiques. De façon lapidaire, Fabrice THEOBALD résumait la stratégie européenne ainsi : «pour profiter des avantages de la mondialisation, la construction navale européenne s'est spécialisée dans ce que les coréens ne savent pas faire».

La construction navale française est un acteur majeur du renouveau européen. La reprise de la construction navale aux Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, relevant d'Alstom Marine, permet ainsi de retrouver un niveau de production, en tonneaux de jauge brute compensés, équivalents à la production d'avant la crise des années 80. Patrick BOISSIER, Président Directeur Général d'Alstom Marine, a indiqué les modalités du retour de ses chantiers sur la scène mondiale, dont les premières actions ont été engagées il y a près de 15 ans. Dressant un constat réaliste de la situation mondiale de la construction navale (aucune protection possible des marchés, industrie de main d'œuvre, surcapacité structurelle de la production), les Chantiers de l'Atlantique ont adopté une stratégie offensive à chaque fois qu'une crise grave, s'exprimant par des pertes de parts de marché, s'est profilé. A l'occasion de la première crise en 1985, les chantiers se sont positionnés sur les secteurs à forte valeur ajoutée, de haute technologie, nécessitant des investissements de recherche-développement. La construction de navires méthaniers, militaires, de passagers, les ferries

rapides ou encore l'offshore sont alors devenus les marchés visés. L'objectif est alors de développer un savoir-faire européen «exclusif». Une nouvelle crise est survenue en 1994, liée à un nouvel assaut de la concurrence, sous l'effet de dévaluations compétitives (Finlande, Italie, Corée), ne laissant plus qu'une alternative aux chantiers : atteindre le meilleur niveau mondial sur des marchés choisis, ou bénéficier de subventions pour compenser la concurrence. Au regard des moyens de plus en plus restreints de l'Etat, de la perspective d'un abandon des aides publiques (imposé dans le cadre de la réglementation européenne), «le choix de la performance» est devenu la seule solution possible. Le plan «Cap 21» a alors été mis en place par Alstom Marine. Ce plan se traduit par des investissements en terme d'organisation (construction par bloc élaboré des navires, automatisation, des robots de soudage par exemple), recherche et développement pour des actions de productivité de court terme mais aussi des actions à moyen et long-terme. Un autre objectif principal est la réduction de 30% du niveau des coûts, de 1998 à fin 2000, en partenariat avec les fournisseurs et les sous-traitants. L'adaptation de la construction navale est un processus continu. Ainsi, face à la concurrence déloyale de la Corée, les chantiers devront renforcer encore leur positionnement sur le plan mondial, même si une action parallèle des Gouvernements doit permettre de fixer des règles du jeu sur le plan international.

Le Professeur Richard GOSS a rappelé en termes généraux dans l'après midi les quelques principes à retenir face à la mondialisation : identifier des niches de marché, car la taille n'est pas une garantie de réussite (il oppose à cette occasion les exemples des Etats Unis et de Singapour), ne pas s'opposer à la mondialisation, en particulier sous forme de subventions, conduisant inéluctablement à l'échec. Dans le secteur des ports, le terme de «mondialisation» mériterait d'être remplacé par «européanisation» car la concurrence inter-portuaire s'exerce surtout au niveau européen.

Xavier GALBRUN, Délégué Général de l'Union Nationale des Industries de Manutention (UNIM), a dressé un tableau de la situation internationale : la création de chaînes intégrées sur le plan mondial, les fusions et alliances, la modification des rapports de force entre les transporteurs maritimes de plus en plus gros et des manutentionnaires de petites ou moyennes tailles. En résumé, «l'entreprise de manutention devient petite face aux alliances». Jürgen DIPNER a, dans une session suivante, décrit quelques éléments modifiant l'environnement portuaire : la massification technique aboutissant à la conception de navires de grandes tailles opérant sur un nombre de plus en plus réduit de ports, les alliances globales devant se transformer en entreprises opérant en oligopole à l'image de Maersk-SeaLand, l'automatisation traduisant une préoccupation de productivité et de réduction des coûts. Les armateurs formulent des attentes de plus en plus importantes aux ports et aux manutentionnaires. Xavier GALBRUN a parlé «d'évolution réactive [des manutentionnaires] à des évolutions exogènes». Dans cet environnement, les manutentionnaires français disposent d'atouts. Réfutant l'idée latente de désindustrialisation ou de désengagement français dans ce secteur, Xavier GALBRUN, exemples à l'appui, a rappelé la capacité de résistance des industriels français ayant su absorber les coûts du plan social de la réforme de la manutention mis à la charge des entreprises en 1992, et leur infaillibilité lorsqu'un investissement portuaire doit être réalisé. Les particularités de la manutention française ont ensuite été décrites : la densité des petites et moyennes entreprises (4 entreprises de plus de 300 salariés sur un total évalué à 5000 personnes qui totalisent le tiers du chiffre d'affaires de la profession), le caractère pluri-métier de ces entreprises engagées aussi dans la consignation ou le transit, leur indépendance en dehors de tout groupe financier. Par ailleurs, ces entreprises ont tout de même pu absorber les changements technologiques nombreux de ces dernières années, et la substitution du travail par le capital qui les a accompagnés. Dans ce contexte, une préoccupation a été exprimée quant au maintien d'une concurrence loyale dans la manutention. Les établissements publics portuaires dotés de prérogatives en matière portuaire quant à l'attribution des Autorisations d'Occupation Temporaire du domaine portuaire ou de l'attribution des outillages publics, et autorisés depuis la réforme des codes maritimes de septembre 1999 à prendre des participations dans des terminaux portuaires, disposent d'avantages sur

les entreprises privées. Pour conclure, des interrogations étaient formulées sur le contenu de la loi de transposition en droit français de deux directives de la Commission Européenne sur le financement des infrastructures de transport et la libéralisation des services portuaires, et de leurs conséquences inéluctables sur la définition de la frontière entre le public et le privé dans le secteur portuaire. Une impression d'impréparation des ports français émerge de ces interrogations.

Jean Marcel PIETRI, délégué général de l'Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritime (UPACCIM), a posé quelques questions dans le cadre de la réflexion sur la mondialisation. La mondialisation prend des formes particulières dans les ports en raison de leur ancrage territorial. Les armateurs, organisés en alliance d'un côté, et les opérateurs portuaires, poursuivant des stratégies globales de l'autre, imposent toutefois cette mondialisation. Jean-Marcel PIETRI a opposé la nécessité de se doter de grands ports «Portes de l'Europe» et le maintien d'un tissu portuaire sur le territoire national permettant d'offrir des services aux entreprises locales qui, en l'absence de ces outils de transport, risquent de se délocaliser. Il a été aussi indiqué que l'«européanisation», au niveau de la concurrence entre ports ou du développement de réseaux de terminaux, ne se traduit pas par l'émergence d'un modèle unique de ports. Les rapports entre les secteurs privés et publics, le rôle dominant de l'autorité portuaire publique sont très variables dans un espace européen doté de plus de 500 ports, dont 190 représentent 80% du trafic estimé à 2,7 milliards de tonnes. Le délégué général a rappelé aussi que la réflexion ne doit pas non plus se concentrer sur les trafics de conteneurs, secteur très dynamique, mais ne représentant que 10% du trafic en tonnage en Europe par rapport aux trafics pétroliers ou solides, à croissance modérée, mais représentant respectivement 50 et 25% du trafic total européen.

Edouard BERLET, Délégué Général du Comité Central des Armateurs de France (CCAF), offre une lecture positive du secteur transport maritime. Il écarte tout discours passéiste ou évocateur d'un déclin national mais évoque l'idée «d'un retard qui n'est pas irréversible» au regard du dynamisme des armements nationaux dont les programmes de développement, en particulier d'acquisition de nouveaux navires, traduisent l'orientation offensive. La flotte française (218 navires sous pavillon français, 100 contrôlés sous pavillon tiers) se maintient voire progresse légèrement grâce à l'impact positif du dispositif fiscal lié aux financements quirataires, ayant bénéficié à 50 navires dont l'entrée dans la flotte française s'opère progressivement depuis 1999. La nouvelle formule de GIE fiscal devrait contribuer positivement à la flotte sous pavillon national, même si son efficacité est moindre, de l'ordre d'un rapport de 1 à 3 avec le système précédent. Un tableau de l'ensemble des armements nationaux français a été établi où est apparu la présence française, parfois modeste mais existante, dans l'ensemble des secteurs du transport maritime. Un éclairage particulier a été donné à la flotte technique et à la marine de services (navires de recherche océanique, sismique, câbliers, etc.) où, sur ce secteur de haute technologie à main d'œuvre qualifiée, la France se trouve bien placée. Rappelant que le pavillon est «un insigne de la collectivité avant d'être un outil d'exploitation des armateurs», insistant sur les avantages du pavillon national (intérêt commercial pour les chargeurs, identité de l'entreprise, facteur de localisation des centres de décision, impact social), Edouard BERLET, s'appuyant sur des recommandations de la Commission Européenne, a rappelé la nécessité d'harmoniser le pavillon français qui connaît un retard d'adaptation par rapport à ses voisins européens : taxation forfaitaire au tonnage en contrepartie d'une obligation d'installation sur le territoire, défiscalisation des salaires des navigants, exonération des charges sociales. En matière d'emplois, la seule solution est la stratégie de rupture avec le passé, où l'on a vu s'effondrer le nombre des navigants. Il faut aujourd'hui rétablir la compétitivité des armements pour développer l'emploi. Seul un raisonnement économique tient en ce domaine. Toute autre approche serait «une erreur de tactique».

Christoph HINZ, Directeur honoraire des affaires maritimes au Ministère des Transports allemands, a évoqué l'évolution de la politique maritime allemande. Face à la mondialisation, les actions et les «recettes» traditionnelles des gouvernements ne sont plus efficaces. L'ensemble de l'industrie maritime allemande a alors été mise sous «observation» et une réflexion globale a été engagée sur l'intérêt du maintien d'une flotte nationale. Alors que, dans le passé, le pavillon national était l'outil nécessaire pour maintenir une capacité de transport de base nécessaire sur le plan stratégique, ce raisonnement n'est plus aussi solide au regard de la nouvelle géostratégie mondiale. En revanche, il faut s'interroger sur l'impact d'un «dépavillonnement» sur les autres industries du pays et l'économie nationale dans son ensemble. Cette idée d'effets d'entraînement d'une industrie maritime sur les autres avait déjà été évoquée précédemment par Edouard BERLET, et dans la matinée par Fabrice THEOBALD. A l'instar des Pays-Bas, l'Allemagne a alors privilégié une approche globale de ses industries maritimes, mettant en parallèle les 10.000 navigants de nationalité allemande et les 600.000 emplois directs liés aux industries maritimes ainsi que les emplois indirects liés à la finance, aux assurances, etc. Cette réflexion a débouché sur un programme d'actions en 1999 privilégiant des mesures «ingénieuses et créatives» pour maintenir les centres de décision des armements nationaux en Allemagne : taxation au tonnage, exonération des charges sociales, exemption fiscale, plus grande liberté dans la composition des équipages, abandon d'une exception allemande en matière de sécurité et alignement sur les normes internationales. Interrogé sur le facteur déclenchant et le rythme de ces réformes, Christoph HINZ a évoqué à la fois la nécessité de trouver un relais à un dispositif fiscal qui avait prouvé son efficacité pour maintenir la flotte allemande et la concurrence intra-européenne. Quant au rythme de la réforme, il a indiqué que «pour être efficace, il faut agir vite», se faisant l'écho des attentes des armateurs français.

Paul RONCIERE, Secrétaire Général de la Mer, a conclu cette journée en rappelant les actions engagées dans l'ensemble des industries maritimes françaises «pour s'adapter à la mondialisation», une évolution à laquelle on ne peut pas s'opposer. Des mises en garde ont été formulées. La mondialisation et la globalisation doivent rester compatibles avec une politique d'aménagement du territoire. La mondialisation est source de déséquilibres et nécessite une forme de régulation. En la matière, les pays européens, et la France en particulier, ont un rôle à jouer car ils défendent un système de valeurs. Enfin, le Secrétaire Général a rappelé que «l'économie est au service de l'homme» citant Mario SUARES «Nous devons porter notre regard au delà de la liberté du commerce et de la compétition, ce qui compte vraiment ce sont les hommes qui devraient être les bénéficiaires et non les victimes de ce progrès». Les actions de formation et de recherche doivent être consolidées. Le Secrétaire Général de la Mer a souligné le retard européen dans ce domaine.

Des préoccupations et des attentes ont été formulées. Des échéances ont été évoquées. Des expériences d'adaptation, d'ampleur et de rythme variables, ont été décrites au cours de cette journée. La comparaison de l'évolution des différents secteurs, des stratégies et des logiques pour s'adapter à la mondialisation offre probablement les meilleurs enseignements.