→ Spécial Covid-19 — Maritime



La filière maritime très mobilisée

Entretien avec

Philippe Louis-Dreyfus, président du Conseil de Surveillance de Louis-Dreyfus Armateurs et président du groupe d'expertise économie maritime des CCE

et Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster Maritime Français et président de l'École nationale supérieure maritime

Coordonné par

Marie-Noëlle Tiné-Dyèvre, CCE animatrice du groupe d'expertise économie maritime des CCE, directrice du Cluster Maritime Français, présidente de WISTA France¹

 WISTA France: WISTA France: Association française du réseau international des cadres et dirigeantes du secteur maritime La filière maritime est à la fois très affectée et mobilisée sur la crise actuelle provoquée par le Covid-19. Pouvez-vous illustrer cette dualité? Frédéric Moncany de

Saint-Aignan: Pour que notre pays puisse tenir, nous savons l'importance capitale que revêtent nos ports, nos acteurs de la logistique et du transport et des services maritimes. Ils sont un maillon essentiel dans cette guerre que tous ensemble nous devons mener. Didier Guillaume, ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire et Jean-Baptiste

Djebbari, secrétaire d'État chargé des Transports, ont d'ailleurs rappelé dans un communiqué que l'ensemble de l'activité économique du pays continue de fonctionner et que toute la chaîne logistique du transport de marchandises doit rester mobilisée: transporteurs routiers, places portuaires, logisticiens, armateurs, chargeurs, grande distribution, commerce de gros et l'industrie, notamment agroalimentaire.

D'autres secteurs du maritime sont en revanche déjà très impactés par la baisse de l'activité économique, comme les armateurs, la pêche, les ostréiculteurs, les chantiers navals et leurs sous-traitants, dont beaucoup d'entreprises sont à l'arrêt, sans parler du secteur des croisières ou du nautisme et de la plaisance qui subissent la crise de plein fouet.

Les personnels investis sur cette filière sont mobilisés sur les bateaux de pêche, les transports de marchandises essentielles, mais aussi sur les ports. Cela représente combien de personnes sur la France? F. M. de St.-A.: Sur la base des chiffres de l'économie maritime française 2019 du cluster, la pêche, l'aquaculture et les produits de la mer représentent plus de 68 000 emplois, les ports et activités portuaires 40 000 emplois, le transport et la logistique 48 000 emplois.

Y a-t-il des mesures d'encouragement pour ces personnels qui vivent des moments difficiles, comme on le voit pour d'autres filières du commerce et de l'industrie? Philippe Louis-Dreyfus:

Chaque armateur fait face à cette crise qui touche particulièrement



NAVAL GROUP
Cérémonie
de lancement
du Suffren,
sous-marin
nucléaire

d'attaque français

en 2019

les équipages. Dans notre entreprise, nous avons mis en place des mesures d'accompagnement financier, comme nous le faisons à chaque fois que, pour des raisons exceptionnelles, les temps d'embarquement habituels sont dépassés. Nous sommes devant une situation exceptionnelle et ces mesures sont mises en œuvre pleinement. Nous avons aussi mis en place des mesures spécifiques à la crise actuelle, de soutien psychologique, par exemple, ou d'accompagnement quotidien au plus haut niveau de notre direction générale de tous les cas qui réclament une attention particulière, y compris familiale.

On s'en doute, les mesures de protection ne sont pas faciles à respecter sur des embarcations petites ou moyennes comme les bateaux de pêche. Quelles sont les recommandations pour limiter les risques?

F. M. de St.-A.: Un document précisant les recommandations à suivre pour limiter le risque

de diffusion du virus à bord des navires de pêche a été conjointement établi par l'Institut maritime de prévention (IMP), le Service de santé des gens de mer (SSGM) et le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMEM), membre du cluster. Ce document a déjà été diffusé aux pêcheurs. Ces recommandations pour limiter le risque de diffusion du virus à bord des navires de pêche sont les mêmes qui s'appliquent à tout un chacun, avec on s'en doute une complication de la mise en application à bord d'un navire de pêche. L'autre difficulté que rencontre les pêcheurs c'est l'effondrement des cours de toute la filière pêche. Il faut absolument manger du frais, et manger des produits de la mer pour qu'une fois la crise passée, la filière puisse

Certains syndicats encouragent le droit de retrait les personnels qui se

•

redémarrer.

→ Spécial Covid-19 — Maritime

sentiraient en danger. Est-ce un phénomène identifié sur la filière maritime?

Ph. L.-D.: Le droit de retrait des personnels exposés à un risque non maîtrisé est un droit absolu et personne ne doit le contester. D'ailleurs, je n'ai pas entendu dire qu'il soit contesté dans la filière maritime.

C'est pour cela que les armateurs ont mis en place des mesures permettant de réduire les risques de contamination. À ma connaissance, il n'y a d'ailleurs eu aucun droit de retrait exercé chez nous. Les personnels des compagnies maritimes et

PRODUITS DE LA MER Ostréiculteur retournant des poches sur son parc à huîtres



particulièrement les navigants, ont fait preuve d'un sens du devoir et d'un esprit citoyen particulièrement remarquables surtout quand on les compare à certains autres, beaucoup plus attentifs à leur situation personnelle, qu'au service public, pourtant si souvent mis en avant pour justifier leurs revendications.

Les personnels des compagnies maritimes ont continué de travailler pour la plupart, les sédentaires par télétravail, et les navigants en acceptant des conditions de travail et de vie particulièrement pénibles: embarquements allongés, relèves compliquées et contraignantes, éloignement de leurs familles... Les marins, comme cela est souvent le cas, donnent un bel exemple de courage, de sens des responsabilités, et d'esprit civique. Ils ont conscience de l'importance de leur rôle pour l'économie française et mondiale, et le bien-être ainsi que l'emploi de tous. Si 90 % des marchandises ainsi que 95 % des communications par internet passent par la mer, il est impératif que les marins soient à leur poste afin d'assurer le minimum nécessaire pour que nous puissions faire face à cette pandémie.

Je ne peux pas ne pas mentionner le cas du transport maritime de passagers, pour lequel la situation est sans doute encore pire que pour le conteneur ou la logistique du vrac. Car c'est leur activité qui est pour l'instant mise complètement à l'arrêt par cette crise.

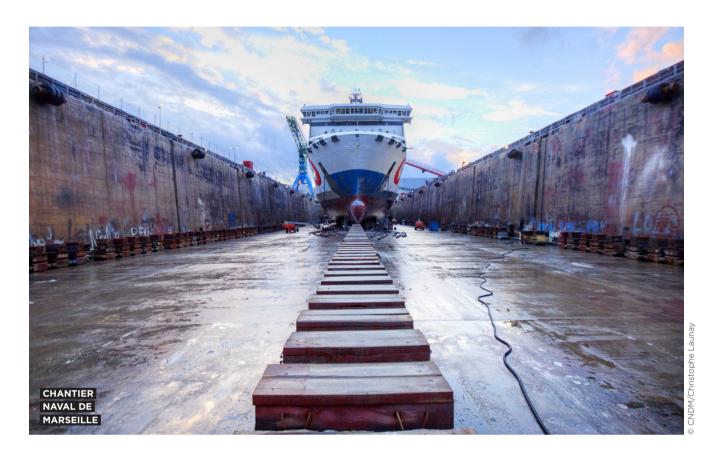
Parlons des entreprises à présent. La trésorerie et le niveau d'endettement de nombre d'entreprises étaient déjà un sujet avant la crise. On peut imaginer qu'à présent la situation peut être critique pour certaines entreprises...

F. M. de St.-A.: Oui cette crise sanitaire engendre une baisse inédite de l'activité économique. Sans chiffres d'affaires, alors qu'il faut continuer à payer les charges et la TVA, les entreprises n'ayant pas beaucoup de trésorerie, sont très inquiètes sur leur avenir. À la suite du redimensionnement du dispositif d'activité partielle mis en place par le gouvernement pour indemniser les salariés au titre des heures chômées à compter du 1er mars 2020, beaucoup ont mis leurs salariés en chômage partiel. Mais elles espèrent retrouver rapidement de l'activité (si tant est qu'elles puissent avoir les équipements individuels de protection nécessaires pour leurs salariés). En même temps, il est impératif qu'elles soient soutenues en termes de trésorerie, de report ou exonération temporaire des charges, et sans doute mettre en place un moratoire pouvant aller jusqu'à 18 mois sur la dette. Il faut rappeler que le transport maritime est très capitalistique.

Y a-t-il des mesures spécifiques à la filière annoncées par le gouvernement?

F. M. de St.-A.: Des mesures spécifiques à proprement parler, non. Mais en revanche, il faut que les mesures de portée générale puissent s'adapter au secteur maritime qui est un écosystème particulier tant en terme financier qu'en terme de concurrence internationale.

Les sources de financement des navires de haute mer se trouvent de plus en plus à l'étranger. C'est une tendance



qui s'est affirmée depuis une dizaine d'années. Cela pose-t-il un problème pour les armateurs notamment? Les échéances financières ne peuvent pas être remises en cause...

Ph. L.-D.: C'est une évolution que j'ai constatée il y a déjà plusieurs années. Aujourd'hui en effet, une très grande partie des financements maritimes est le fait de banques étrangères, chinoises en particulier. Leur succès est dû à leur agressivité commerciale, à la fois pour accompagner leurs chantiers navals, mais aussi pour développer une clientèle spécifique d'armateurs. Ils ont connu là un grand succès et sont devenus aujourd'hui les premiers banquiers de financement maritime dans le monde, comme ils sont les premiers constructeurs

de navires et peut-être aussi les premiers armateurs.

Cela peut être préoccupant que tant d'armateurs, tant de navires, tant d'infrastructures de transport, soient financés, et donc éventuellement contrôlés, par l'économie et l'État chinois. Néanmoins, nous ne pouvons nous en prendre qu'à nous-mêmes. Acceptons de tirer un coup de chapeau au dynamisme et au volontarisme de nos amis chinois. Parallèlement – et j'ai maintes fois tiré la sonnette d'alarme sur le sujet nous ne pouvons que regretter la disparition progressive d'un savoir-faire en matière de financement des navires, alors que la France, il y a encore quelques années, était le pays le plus actif et le plus expert en la matière. Les réglementations imposées par Bâle sont une explication à

On estime que le secteur naval a fonctionné à environ 20 % de ses capacités en France entre mi-mars et mi-avril.

FRÉDÉRIC MONCANY DE



cette regrettable évolution, mais ce n'est pas la seule, malheureusement. Là encore, nous avons perdu une place mondiale et aussi peut-être une expertise.

Les chantiers navals français peuvent-ils continuer? On peut supposer que beaucoup sont à l'arrêt? Quelles sont les conséquences pour le personnel?

F. M. de St.-A.: On estime que le secteur naval a fonctionné à environ 20 % de ses capacités en France entre mi-mars et mi-avril. Dans le naval, de nombreux postes impliquent de cohabiter dans de petits espaces, rendant peu aisé le respect des gestes barrières. La sécurité des salariés étant la priorité des entreprises, les acteurs du secteur naval se sont mobilisés pour collecter les dispositifs sanitaires (masques, gels

→ Spécial Covid-19 — Maritime

hydroalcooliques) nécessaires à la protection de la santé de leur personnel. Les activités stratégiques ont été maintenues quand les conditions de protection étaient réunies.

Le secteur s'est organisé pour préparer la sortie de crise, avec la mobilisation de l'UIMM (Union des industries et métiers de la métallurgie). Le redémarrage est progressif, nous sommes à 40 % de production à la mi-avril. La perspective du 11 mai doit donner lieu à une préparation pour un redémarrage plein et entier de l'activité à cette date. Un plan de relance remettant l'industrie au cœur du développement de la France est par ailleurs en cours de préparation.

La croisière est une activité complètement à l'arrêt. Peut-on craindre des problèmes de continuité d'activité, de dépôt de bilan? F. M. de St.-A.: Il est certain que ce secteur jusqu'ici florissant va énormément souffrir tant que la propagation du virus ne sera pas stoppée. La croisière est aujourd'hui totalement à l'arrêt. Il est hélas également vraisemblable que ce secteur sera l'un des derniers à pouvoir reprendre une activité normale. Des entreprises avec des charges aussi importantes et des frais fixes de structures, ne pourront pas tenir très longtemps sans apport de trésorerie. On peut donc, en effet, craindre que plusieurs opérateurs de croisières (armateurs ou services aux passagers) ne puissent traverser cette guerre bactériologique.

L'activité portuaire doit continuer évidemment. Les grands ports français ont-ils vu une baisse de charge? Peut-on imaginer une mise en chômage technique d'une partie du personnel?

F. M. de St.-A.: Les terminaux et services portuaires sont à 100 % opérationnels en France mais cela ne veut pas dire que l'activité continue normalement car il y a une baisse des taux d'activité du au ralentissement économique à l'import et à l'export, notamment de -30 % dans le trafic conteneurisé. Avec la détérioration de l'économie mondiale, on peut craindre que ce chiffre augmente encore jusqu'à 50 ou 60 %.

Le transport maritime représente près de 90 % du transit de marchandises. Y a-t-il un risque de rupture de la chaîne logistique qui est vitale pour l'acheminement de produits stratégiques, alimentaires ou médicaux? Y a-t-il des pays fermés aux approvisionnements habituels? Ph. L.-D.: Je le mentionnais plus haut, le transport maritime de passagers est aujourd'hui à zéro, ainsi que les croisières bien entendu. Il semblerait bien que la Chine reparte, et que de ce fait, le transport par conteneurs, très impacté par la crise, reprenne du poil de la bête aujourd'hui. Mais avec le transport de passagers, le transport de marchandises en vrac est sans doute le plus impacté. Globalement, l'activité a été réduite de plus de 50 %. Cette baisse tient son origine à la fois dans la crise économique elle-même, et la baisse des échanges, mais aussi dans les restrictions imposées dans les ports des pays importateurs et exportateurs, sans oublier bien sûr, la très forte baisse des exportations et importations de matières premières pondéreuses.



Les
échanges
repartiront
certes.
Encore
faut-il que
la chaîne
logistique
n'ait pas
subi trop de
dégâts.

PHILIPPE LOUIS-DREYFUS



Bien entendu nous pouvons espérer un rebond, sans doute fort, de rattrapage quand l'économie repartira. Encore faudrait-il qu'à ce moment-là, il y ait suffisamment de... survivants parmi les sociétés actives dans le commerce international (importateurs, exportateurs, négociants, armateurs, et autres transporteurs...). Les échanges repartiront certes. Encore faut-il que la chaîne logistique n'ait pas subi trop de dégâts.

Il faut malgré tout regarder vers l'avenir. Le gouvernement prend des mesures fortes pour que, dès la levée du confinement, l'économie puisse repartir rapidement. Quels sont les pré-requis pour la filière maritime? Quels risques identifiez-vous qu'il faudrait circonscrire pour éviter les ratés à ce moment?

F. M. de St.-A.: Le Cluster a été chargé début avril par le gouvernement de proposer des orientations propres à la filière maritime pour que la transition vers le déconfinement soit aussi fluide et efficace que possible. L'essentiel est de permettre la reprise progressive de l'activité dans de bonnes conditions en ne prenant aucun risque du point de vue sanitaire.

Aussi nous avons invité l'ensemble des secteurs maritimes à nous communiquer leurs suggestions quant aux mesures qui pourraient être mises en place, afin que les pouvoirs publics puissent prendre des décisions aussi éclairées que possibles pour la période à venir.

Le cluster ne perd pas de vue la transition énergétique et écologique du secteur maritime, bien au contraire, notre combat pour le climat ne va pas changer,



il faut continuer à miser sur cette transition, pour aller vers le zéro impact et aussi comme moyen de compétitivité pour nos entreprises. La relance économique du gouvernement doit s'accompagner de mesures de soutien aux projets de transition énergétique et écologique.

Il est sans doute trop tôt pour faire un bilan, mais pouvez-vous d'ores et déjà nous dire ce qui va changer à l'issue de cette crise? On parle déjà d'une économie moins globalisée, ou en tout cas du rapatriement de certaines industries stratégiques aujourd'hui trop délocalisées, comme l'industrie pharmaceutique. Quel impact pour l'économie maritime? A-t-on enfin une idée du coût actuel de la crise pour les entreprises de la filière? Ph. L.-D.: Personnellement, et cela peut paraître prétentieux, je pense que l'on peut déjà tirer un bilan de la crise que nous

vivons actuellement. Nous ne connaissons pas bien l'origine du virus, sa nature et la façon de le soigner. Par contre, nous savons que rien ne sera comme avant, et pas forcément pour le pire. D'une part, nous constatons les excès de la mondialisation. Celle-ci est essentielle pour l'activité maritime. Mais quand elle porte renoncement à des industries, à des productions, et à des savoir-faire essentiels pour l'indépendance économique, politique, voire militaire de nos pays, elle est critiquable.

Cette crise – avec la pénurie de masques – fournit d'ailleurs un très bel exemple à un combat que je mène depuis de nombreuses années. Il ne suffit pas d'en commander en Chine pour en recevoir en quantité suffisante dans un laps de temps suffisamment court. Nous tirerons donc certainement comme leçon de cette crise qu'il nous faut disposer de stocks stratégiques de masques. Mais, plus grave, il en va de même avec certains

PORT DE

MARSEILLE FOS

savoir-faire maritimes, comme celui de l'entretien des câbles sous-marins, d'approvisionnements en matières premières ou de production d'énergie en mer, qui me paraissent tout autant stratégiques si on devait risquer de les perdre un jour. C'est pourquoi je défends cette idée de flotte stratégique depuis si longtemps. Car une fois les actifs (usines, navires) partis à l'étranger, les savoir-faire tout autant essentiels disparaissent aussi rapidement.

De plus, nous avons pu constater également le caractère pervers des dérives d'un capitalisme obsédé par la finance et l'immédiateté.

Une conséquence bénéfique de la crise actuelle sera, je l'espère, de redonner de l'importance à une vision long terme dans toutes les entreprises, et de mettre un frein à la « dictature des acheteurs » des grands groupes qui n'ont souvent que le prix comme unique critère de choix.

Il y a un dernier point que vous souhaitez aborder, qui n'est ni économique, ni technique, ni politique. Mais beaucoup plus d'ordre sociologique, voire psychologique.

Ph. L.-D.: Nous n'étions pas préparés à une crise comme celle-ci. Clairement pas sur le plan matériel et logistique comme on a pu le voir, même si le gouvernement et l'État ont plutôt bien réagi dans ce contexte si particulier. Mais je veux parler de l'impréparation psychologique de nos concitoyens, trop habitués à ce que la santé, la sécurité, le bien-être, soient des choses normales et éternelles. Le principe de précaution a fait bien des ravages!