

Au port du Havre, le spectre du déclassement

Le port enregistre une chute des volumes de conteneurs de 30 % par rapport à l'an dernier. Avec la crise et les grèves du début d'année, le risque est que les armateurs ne fassent plus escale que dans deux ou trois ports européens et suppriment Le Havre de leurs rotations.



C'est une image devenue rare au Havre, premier port français pour le commerce extérieur. Le terminal dédié au trafic conteneurisé dans l'estuaire de la Seine accueille ce jeudi 30 avril trois gros porte-conteneurs. « *Les trois grandes alliances maritimes mondiales sont représentées aujourd'hui* », se félicite Christian de Tinguy, directeur général de Terminaux de Normandie (TN), le deuxième opérateur de terminaux français (150 millions d'euros de chiffre d'affaires avec 900 salariés dont 750 dockers).

Depuis la terrasse du terminal Porte Océane, il scrute les opérations de manutention sur le Morten Maersk de l'alliance 2M, qui regroupe les deux premiers armateurs mondiaux, le danois Maersk Line et l'italien MSC. Le mastodonte de 400 mètres mettra le cap dans la nuit vers l'Asie - 53 % du trafic de conteneurs du port normand - chargé de produits alimentaires, de vins et spiritueux, de produits de beauté et de produits forestiers.

Annulations d'escales

Mais l'image est trompeuse. Les « blank sailings » - annulations d'escales - se multiplient. Les navires sont moins remplis et les quantités de conteneurs à charger et décharger se réduisent. Fin avril, le port qui avait déjà connu de nombreuses annulations d'escales en début d'année, en raison des grèves de la CGT contre la réforme des retraites, enregistrait une chute des volumes de conteneurs proche de 30 % par rapport à avril 2019. « *La baisse va se creuser en mai et juin* », assure Christian de Tinguay. La fermeture des économies - française en particulier - décidée pour endiguer l'épidémie de Covid-19 va en effet impacter, au moins jusqu'à l'été, les échanges import-export du fait de la faiblesse de la demande. « *Certes, l'économie chinoise a redémarré, mais les stocks sont pleins en raison de l'arrêt de la consommation.* »

Les compagnies maritimes ont réagi en réduisant leurs capacités, utilisant parfois la période pour verdir leur flotte et équiper leurs navires de systèmes de décarbonation et de désulfuration. Le 13 avril, l'analyste danois Sea-Intelligence révélait que 3 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (unité de compte internationale) avaient été retirés des lignes Asie-Europe-Pacifique. Soit près de 13 % de la flotte conteneurisée mondiale. Du jamais-vu.

Du hub au port secondaire

« *Il existe un risque que les armateurs choisissent de ne faire escale que dans deux ou trois ports européens en supprimant Le Havre de leurs rotations, alerte Christian de Tinguay. Le Havre perdrait sa fonction de hub et deviendrait un port secondaire desservi par des feeders (bateaux qui font de la courte distance) en provenance de quelques ports voisins.* » Or, l'intérêt pour Le Havre, qui accueille aujourd'hui 19 compagnies maritimes opérant 50 lignes régulières, est de continuer à recevoir des navires « mères » qui assurent les connexions directes vers tous les ports du monde sans transbordement intermédiaire.

« *Nous sommes sur une ligne de crête au Havre, concède Véronique Lepine, présidente du Groupement havrais des armateurs et agents maritimes du port du Havre (Ghaam). Il peut y avoir un réflexe de rationalisation et de rentabilisation de la part des armateurs.* » Le port a beau être le premier de France en termes de

conteneurs (2,7 millions de « boîtes » par an), c'est un acteur modeste comparé à ses concurrents de la façade Manche-mer du Nord . Rotterdam en traite 14,8 millions, Anvers 11,8, Hambourg 9,2, Bremerhaven 4,8 et Felixstowe 3,7.

Inégalités de traitement

Depuis Bruxelles, Lamia Kerdjoudj-Belkaid, secrétaire générale de la Feport, qui fédère 1.200 opérateurs privés de terminaux européens employant 400.000 dockers, pointe un « *risque de déclassement d'un certain nombre de ports européens qui peuvent devenir des ports secondaires* » s'ils ne bénéficient pas de fortes mesures de soutien de l'Union européenne . Certes, la direction de la concurrence européenne a autorisé jeudi 14 mai les opérateurs de terminaux à bénéficier du report de leurs redevances domaniales, mais il persiste, selon elle, « *une inégalité de traitement en faveur des compagnies maritimes* ». « *Elles bénéficient d'aides d'Etat sous la forme d'une taxation forfaitaire extrêmement avantageuse en matière d'impôts sur les sociétés* », souligne celle qui ne cache pas ses échanges rugueux avec Margrethe Vestager, commissaire européenne à la Concurrence.

Alors que le français CMA CGM vient d'obtenir un prêt garanti par l'Etat français , les armateurs cherchent globalement à réduire leurs coûts pour affronter le gros temps. Ils réduisent la vitesse de leurs navires et, sur les lignes Europe-Asie, n'hésitent pas à changer d'itinéraire. Baisse du prix du fuel oblige, certains gros porte-conteneurs contournent désormais toute l'Afrique et passent par Le Cap (Afrique du Sud) plutôt que d'avoir à payer le coûteux droit de passage du canal de Suez, le chemin le plus court !

Souplesse des salariés

« *Nous avons su répondre présent pour des navires qui se présentaient en dehors des plannings et fenêtres prévus* », en lien avec tous les maillons de la chaîne que sont les pilotes, remorqueurs, lamaneurs, transitaires, transporteurs et opérateurs de terminaux, se félicite Baptiste Maurand, le directeur général du port du Havre, établissement public de l'Etat qui emploie 1.100 salariés. Il salue la « *souplesse* » de ses équipes en service minimum avec 150 salariés jusqu'au 11 mai (450 aujourd'hui), assurant les fonctions vitales du port : capitainerie, écluses, ponts mobiles, sécurité portuaire et dragage du chenal d'accès.

« *Nous avons réussi à assurer le service à 100 %* », souligne fièrement Christian de Tinguy, de Terminaux de Normandie. Pourtant, à la veille du confinement, le climat s'est tendu avec la Fédération nationale des ports et docks (FNPD) CGT, qui réunit à la fois les dockers (salariés des entreprises de manutention) et les employés des établissements portuaires. La FNPD proposait en effet de ne traiter que les produits de première nécessité que sont les produits alimentaires. « *C'était ingérable, car lorsque nous traitons un navire, nous traitons l'ensemble de la cargaison. De plus, nous ne savons pas ce qu'il y a dans les conteneurs.* »

Guide de bonnes pratiques

Une négociation s'est engagée en urgence entre la FNPD et le patronat de la manutention portuaire (Union nationale des industries de la manutention, Unim), que préside Christian de Tinguy. « *La question du traitement des produits de première nécessité s'est en effet posée, confie Tony Hautbois, le secrétaire général de la FNPD, mais pour les conteneurs, il est impossible de faire le tri.* » Pour le trafic roulier (voitures neuves), « *la question s'est 'réglée' toute seule* », précise-t-il, « *puisque l'activité s'est arrêtée d'elle-même avec l'arrêt de la production et de la demande* ». Un guide des bonnes pratiques a ensuite été élaboré par l'Unim et la FNPD sous l'égide du ministère des Transports. « *Face à cette situation inédite, nous avons estimé que notre devoir était de poursuivre l'activité, tout en assurant la sécurité des travailleurs. Aucun port n'est à l'arrêt aujourd'hui de notre fait* », confiait Tony Hautbois aux « Echos » le 4 mai. L'organisation n'a visiblement pas l'intention de mettre de l'huile sur le feu dans cette crise.

« *Nous avons montré que nous étions capables de combattre une réforme [grèves et blocages contre la réforme des retraites, NDLR], mais nous sommes en même temps des professionnels et nous ne craignons pas l'adversité* », commente Johann Fortier, secrétaire général des dockers CGT du Havre, alors que plus de 80 % des dockers sont au travail au Havre. « *Le Havre fait partie des 20 ports qui peuvent accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde, souligne le syndicaliste. Ce serait dommage que cela ne puisse pas continuer alors que nous avons su, jusque-là, maintenir l'activité.* »

Mouvement « ports morts » de la CGT

La feuille de route de Baptiste Maurand est plus que jamais de s'occuper des clients. « *Nous devons être disponibles pour répondre en temps réel, à tous les clients qui nous sollicitent* », annonce-t-il. Exemple d'initiative, le webinar spécial Asie organisé le 24 avril par le directeur commercial du port, Laurent Foloppe, avec les représentants du port en Chine et en Corée du Sud. 70 clients français et internationaux se sont connectés à cette conférence en ligne. Interrogé sur la reprise asiatique, Laurent Foloppe a prévenu que celle-ci serait « *progressive* » et n'aurait rien d'un « *big bang* ».

Le mouvement « ports morts » de la CGT de décembre-janvier-février avait déjà conduit certains clients à prendre le chemin d'Anvers, qui conserve, plus que jamais, son titre de... premier port français.

Mais le mouvement « ports morts » de la CGT de décembre-janvier-février avait déjà conduit certains clients à prendre le chemin d'Anvers, qui conserve, plus que jamais, son titre de... premier port français. Fabrice Accary, directeur général de l'Association des utilisateurs des transports de fret (AUTF), rappelle qu'un « *chargeur qui veut expédier des marchandises choisit un port qui fonctionne* ». D'où une suggestion : « *Il faudrait mettre en place un pacte social dans les ports français, pour que les clients soient certains d'avoir, pendant 18 mois, une fluidité du trafic sans mouvement de grève.* »

Sur ce sujet ultra-sensible, l'Unim s'abstient de tout commentaire. A la FNPD, Tony Hautbois dégage le caractère « *constitutionnel* » du droit de grève. Avant de préciser : « *Nous ne sommes pas opposés à des initiatives pour développer l'activité, mais nous nous réservons la possibilité de faire grève, quand nous sommes agressés par les réformes du gouvernement.* »

Redevances reportées

En dépit de son jeune âge, trente-huit ans, Baptiste Maurand a appris à marcher sur des oeufs quand on l'interroge sur l'opportunité d'un pacte social. « *Chacun va devoir se positionner comme un élément de la solution*, répond-il. *Les ressources sont en baisse pour tout le monde.* » Pour soutenir les entreprises installées sur la zone industrialo-portuaire, le port vient d'accorder le report au 10 juillet du paiement des

redevances domaniales de mars, avril, mai et juin. Ce qui représente un montant global de 25 millions d'euros ainsi qu'un manque à gagner pour l'établissement portuaire, qui voit, par ailleurs, s'effondrer ses recettes de droits de port. « *Nous avons moins de porte-conteneurs, nous n'avons plus de navires rouliers, plus de tankers, plus de pétrole brut, ni de produits raffinés, plus de ferrys, plus de bateaux de croisière* », confiait-il aux « Echos » le 8 mai. Pour 2020, il prévoit une perte équivalant à un quart de son chiffre d'affaires annuel (190 millions d'euros).

Pour maintenir la capacité de financement du port, Johann Fortier, le secrétaire général des dockers CGT du Havre, estime détenir une partie de la solution. « *Il faudrait que le port ne soit plus contraint de verser de dividendes à l'Etat !* » propose-t-il. Une chose est sûre, l'Etat, actionnaire du port à 100 %, risque d'être appelé à la rescousse, d'autant que le programme d'investissement de 600 millions d'euros sur cinq ans - extension de Port 2000, accès fluvial direct à Port 2000, travaux pour l'accueil de l'usine d'éoliennes en mer de Siemens Gamesa - est toujours d'actualité. Les Havrais savent pouvoir compter sur un soutien de poids en la personne du Premier ministre, ancien maire... et nouveau candidat dans la ville qu'il chérit.

Claire Garnier

Par **Claire Garnier**

Publié le 19 mai 2020 à 9:24 Mis à jour le 20 mai 2020 à 7:15