

Jean DE MAISTRE
CMA CGM
FRANCE

Monsieur le Président,

Il y a un mot qui n'a pas été du tout prononcé, c'est le mot client. Et à un moment ou à un autre, c'est lui qui passe l'ordre, c'est lui qui prend la commande, et c'est lui qui nous fait vivre. Et, à travers nos impôts, c'est lui qui vous fait vivre aussi. Donc, je crois qu'il est important de ne pas l'oublier. Comme on n'est pas tout à fait philanthropes, rassurez-vous, les frets ne seront jamais à zéro, j'espère que ce jour-là arrivera le plus tard possible.

J'aimerais apporter une petite contribution à ces réflexions du point de vue encore une fois de l'armateur, pour dire quels sont les problèmes que l'on a et ce qu'attend le client. Le client, ce qui l'intéresse c'est un transit time court, une régularité certaine, une fiabilité assurée et un prix qui corresponde au service. Il est tout à fait d'accord pour payer un certain prix, à partir du moment où il a le service qui correspond à ce prix.

Quels sont les freins à ce qu'attend le client ? Dans le domaine opérationnel, il y a d'abord – on n'en a pas beaucoup parlé ce matin- des problèmes de congestion portuaire. Et ça, je crois qu'il ne faut pas le minimiser, que ce soit à Casablanca, que ce soit à Alger par exemple, on a des problèmes de congestion portuaire, et il est important de pouvoir traiter ces problèmes, de telle sorte que les temps d'attente pour aller à quai ne soient pas tels que l'on vienne mettre en péril la régularité des services. Les services qu'attend le client sont des services hebdomadaires, et il faut pouvoir l'assurer.

Autre problème très pratique, ce sont les problèmes de congestion sur les parcs, donc sur les quais eux-mêmes : problème de circulation des engins sur les quais, problème de circulation des camions, problème de stockage des conteneurs. Et là aussi, c'est un réel problème qu'il faut traiter, aussi bien à Marseille, puisque je connais mieux le port de Marseille, qu'à Alger, qu'à Rades ou Casablanca.

Un problème tout particulier pour les ports du Maghreb : les problèmes de productivité dans les périodes de fêtes musulmanes, en particulier pendant le ramadan. On assiste –et je pense que tous les chargeurs le savent bien, qui s'empressent de passer les commandes avant le ramadan- à des baisses de productivité qui viennent justement mettre en péril cette régularité que les chargeurs, les clients attendent.

Dans le domaine de la documentation, de l'administration, on a un certain nombre d'obstacles, comme par exemple en Algérie, la nécessité de déclarer à un acheteur algérien. On ne peut pas avoir une déclaration d'un acheteur sous couvert d'une banque ou d'un organisme, il faut un acheteur.

Un problème qui est également fréquent, les administrations au Maroc et en Algérie –je connais moins bien le problème de la Tunisie pour cela- pardonnent très peu les erreurs ou les changements de destination. Je m'explique : si on a déchargé par erreur un conteneur à

Casablanca ou Alger et qu'on veut le recharger rapidement parce qu'on veut le rerouter vers sa destination finale, on en a pour des semaines et des semaines, et beaucoup de coûts d'amendes et de frais supplémentaires pour pouvoir recharger ce conteneur. Et ce serait une souplesse qu'il serait intéressant d'obtenir de la part des administrations portuaires et douanières de ces ports.

Dans le sens toujours Nord-Sud, on a, de la part des administrations européennes, un contrôle assez tatillon – encore qu'il ait progressé - sur toutes les marchandises qui sont bénéficiaires de subventions européennes. Pour des marchandises du type poudre de lait, par exemple, le contrôle avant embarquement est extrêmement sévère ou serré, je le comprends tout à fait, mais c'est un frein à la fluidité du trafic.

Dans le domaine financier, on assiste également à des difficultés dans le recouvrement des frets, et qui là aussi viennent ralentir le flux, puisqu'on va devoir attendre que le fournisseur ait reçu le paiement de sa marchandise pour libérer cette marchandise. Alors, est-ce que c'est une malice de l'acheteur ? Je ne sais pas. Est-ce que c'est aussi –et c'est possible- une lourdeur administrative des banques centrales ? Je ne sais pas, mais là aussi il y a peut-être un point à creuser.

Dans le sens Sud-Nord, je noterais deux domaines sur lesquels on subit, nous armateurs, des ralentissements. Systématiquement, par exemple, tous les conteneurs qui – je ne connais que le domaine du conteneur - contiennent des conserves de poisson, je ne sais pas pourquoi, sont systématiquement et d'une façon extrêmement méticuleuse inspectés à l'arrivée en Europe, et ils ralentissent donc beaucoup les flux. De la même façon, tous les produits manufacturés, en particulier originaires du Maroc, font l'objet d'inspections très fréquentes, et donc longues.

Plus généralement, les problèmes liés à la drogue et ceux liés aux clandestins. On n'en a pas du tout parlé ce matin et je suis un peu surpris de cela. Les problèmes liés aux clandestins sont pour nous armateurs de véritables problèmes, puisque c'est nous qui supportons les coûts, qui couvrons les frais de retour des clandestins dans leur pays. Donc, là aussi, si on peut progresser dans ce domaine-là, je pense que ça serait bien.

Merci beaucoup Monsieur le Président.