Secteur économique *Par Claire Kaplun*

Genève,

bateau de proue

du shipping

suisse

Mediterranean Shipping Company est l'un des plus grands opérateurs de containers au monde. Cette société a choisi Genève pour établir son siège social. Tout comme une pléthore d'armateurs, d'affréteurs et d'autres sociétés spécialisées dans la gestion de navires.

Pour un pays aussi éloigné de toute côte maritime, la Suisse a vraiment le pied... marin. Désormais détentrice de la mythique Coupe de l'America, elle a vu naître les navigateurs parmi les plus expérimentés et les plus médaillés du moment (les Bernard Stamm, Steve Ravussin et autres Laurent Bourgnon). Mais la très montagnarde Helvétie abrite surtout l'un des hauts lieux internationaux du shipping: Genève - et avec elle l'ensemble de la région lémanique - est en effet, aux côtés de Londres, Athènes, Singapour ou New York, un de ces coins du globe où se négocient et s'affrètent des centaines de bateaux chaque mois. Il est surtout le seul centre du genre situé dans un Etat qui n'a aucun accès à la mer. *«La Suisse se situe au 19e rang mondial en termes de nombre de bateaux gérés à partir de son territoire. Cela la place devant des pays comme l'Espagne et les Pays-Bas»*, relève Jean Hulliger, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime. Ce qui en chiffres se traduit, selon les estimations de Geert Descheemaeker, directeur de DHD Management et président du Propeller Club (propellerclub-gva.ch), par plus de 600 bâtiments contrôlés depuis Genève et un bon millier de navires affrétés, chaque mois, au bout du lac. Sans pourtant jamais y jeter l'ancre.

Expertise financière

Egalement parlante de cette place de choix, la liste des sociétés actives dans ce secteur - des sociétés étrangères dans leur écrasante majorité - qui ont choisi le bout du lac pour établir leur siège, ou pour le moins une antenne. Numéro deux mondial du transport de containers, Mediterranean Shipping Company y a son siège social. V Ships, qui se définit elle-même comme le *«plus important gestionnaire indépendant de bateaux et fournisseur de services maritimes au monde»,* y *a* également des bureaux. Et, avec eux, une multitude d'entités, petites et grandes, qui font de la navigation maritime leur fonds de commerce. On trouve ainsi à Genève des armateurs, des sociétés spécialisées dans l'affrètement de bateaux, d'autres actives dans la gestion des navires (maintenance, équipage, etc.), ainsi que toute une panoplie d'entreprises dont les activités se concentrent dans les services dits annexes. Sans parler des nombreux propriétaires de flottes marchandes qui y ont, à titre privé, établi domicile. Ou de ces multinationales du pétrole - TotalFinaElf a ainsi récemment transféré ses activités de shipping de Londres à Genève - et du trading, dont les activités sont indissociables du transport maritime. La navigation maritime attire également dans son sillage une multitude d'activités qui, sans être véritablement du shipping, y sont intimement liées. Des assureurs spécialisés, bien sûr, des avocats, des sociétés d'import-export, des transitaires, mais aussi toute une expertise financière de très haut vol. Genève se positionne ainsi, peu a peu, comme un important centre du financement du transport naval. Une spécialisation encore renforcée par la récente décision de BNP Paribas de faire de la Cité de Calvin son centre mondial en la matière. *«Le shipping est un secteur très porteur. C'est un métier à haute valeur ajoutée, qui nécessite un savoir-faire spécifique. Il est en ce moment en plein développement. Ce qui explique l'intérêt croissant des investisseurs. Londres a longtemps été LA place financière pour le shipping. Mais Genève devient de plus en plus importante»,* estime Pierre-Olivier Fragnière, responsable du négoce international auprès de la Banque cantonale de Genève.

Un important pourvoyeur d'emplois

Voila pour le constat. Mais comment expliquer un tel engouement pour une place qui ne dispose d'aucun littoral? Genève constitue un centre important du trading, avec lequel elle entretient des liens historiques.
«*Or le shipping et le trading ne vont pas /'un sans /'autre»,* explique Geert Descheemaeker. Surtout, les atouts qui ont attiré les traders à Genève sont également valables pour le shipping. *«Genève présente un alliage extraordinaire d'avantages financiers et fiscaux, de compétences, de qualité de vie et des infrastructures ou encore une excellente situation géographique. Peu d'autres endroits peuvent se prévaloir d'autant de points forts»,* résume Andrea Molaschi, courtier chez Ifchor, à Lausanne. Le shipping est toutefois un pilier plus récent de l'économie genevoise que ne l'est le trading. *«Lorsque nous avons créé Riverlake, en 1985, les pétroliers russes et les grandes multinationales n'étaient pas encore présents à Genève,* se souvient Marc Lecoanet, cofondateur et directeur général de Riverlake Shipping, une société de courtage et de management commercial de bateaux. *En sus de ses atouts "traditionnels", le secteur a connu à Genève un effet boule de neige. TotalFinaElf notamment a beaucoup dynamisé la place».* Un marché s'est ainsi établi dans le canton.

Mais aussi une main-d'oeuvre spécialisée. *«Au début, nous avons dû beaucoup recruter* à */'étranger. Maintenant, nous engageons du monde directement ici que nous formons»,* poursuit Marc Lecoanet.
Non content d'être extrêmement bien représenté au bout du lac, le shipping est ainsi *«un important pourvoyeur d'emplois»,* assure Geert Descheemaeker. Et il devrait l'être plus encore à l'avenir. Le shipping - ou du moins certaines de ses activités - est en effet en plein développement. *«Le fret* est à *un niveau hallucinant»,* remarque le président du Propeller Club.
Le boom économique que connaît la Chine et la très forte demande de matières premières qui l'accompagne sont les explications les plus souvent avancées pour analyser ce phénomène. Avec une croissance qui flirte avec les 10 %, l'Empire du Milieu a en effet une soif de consommer qui semble infinie. *«De janvier a octobre 2003, leurs importations de minerai de fer ont augmente de près de 33 %. Les achats chinois de pétrole brut à /'étranger ont grimpé en flèche au rythme de 30 %»*, pouvait-on ainsi lire dans *PME Magazine* du mois de février.
Apres avoir stagné, voire régressé dans certains domaines au cours de la dernière décennie - de nombreux navires sont partis à la casse suite aux nouvelles réglementations qui ont suivi les catastrophes de l' *Erika* et du *Prestige* -, la construction de navires connaît une véritable frénésie. En particulier celle de pétroliers à doubles coques. *«Jamais les commandes n'ont été aussi élevées que ce qu'elles sont pour 2005. Les chantiers coréens, japonais et chinois ont triplé leurs capacités. Aujourd'hui, si vous voulez un nouveau pétrolier, vous ne pourrez pas en prendre possession avant 2008»,* relève Marc Lecoanet.

La sécurité, un défi majeur

L'avenir du shipping - et, partant, son développement à Genève - dépendra toutefois de sa capacité à gérer les importants défis qui se posent à lui aujourd'hui. Et en premier lieu, la sécurité. Les récentes catastrophes écologiques suscitées par le naufrage de navires comme le *Prestige* ont en effet durablement marqué les esprits.
Même si les professionnels du shipping rappellent que la navigation maritime reste un moyen de transport extrêmement sûr. *«Il faut mettre le nombre d'accidents en relation avec le nombre de bateaux en circulation: la flotte mondiale des vraquiers est de l'ordre de 25 000 navires, celle des pétroliers de 4 000 à 5 000»,* rappelle Andrea Molaschi.
Comme bon nombre de secteurs, le shipping est en outre en pleine consolidation. Les fusions se multiplient. Et le processus ne semble pas près de s'arrêter. *«Le marché va devenir de moins en moins parcellaire et le nombre d'intervenants, de plus en plus petit»,* prédit Marc Lecoanet. Certains, notamment à Genève, ont certes su se positionner sur des marchés de niche. Mais le directeur général de Riverlake Shipping ne donne pas cher de leur peau. *«Une niche est, par définition, ponctuelle et limitée dans le temps. Les niches vont disparaître à terme.»*
Le shipping doit aussi faire face à une transparence accrue du marché : *«Avec /'Internet notamment, les processus de décisions sont devenus plus efficaces, mais aussi plus rapides. Le marche connaît désormais des changements drastiques en un laps de temps inconnu auparavant»,* constate Andrea Molaschi. Les outils financiers parmi les plus modernes ont également fait leur apparition dans une branche qui a longtemps fonctionné - et continue à le faire avant tout à travers les contacts personnels et le relationnel. Le métier s'est ainsi complexifié. Mais le shipping est surtout une activité extrêmement cyclique. *«C'est un marché très sensible à l'offre et à la demande: une petite variation de l'une ou de l'autre fait exploser ou plonger les prix. C'est un marché très réactif, très instable, où se croisent une multitude d'intervenants. C'est ce qui fait son attractivité»,* précise Yves Leyss, *senior finance manager* chez Lukoil. Ce qui est vrai aujourd'hui ne le sera donc plus forcément demain. Mieux, ce qui est vrai ce matin ne le sera pas forcément ce soir.
«L'enjeu majeur est de déterminer ce que sera le marché dans les dix prochaines années. Où s'arrêtera la Chine? A quel moment le marché va-t-il se stabiliser?», interroge Andrea Molaschi. De la réponse à ces questions - et à bien d'autres -dépendra l'avenir de Genève en tant que place mondiale du shipping. Tout comme de la capacité du canton à maintenir son attractivité face à la concurrence croissante de pays qui parlent aujourd'hui de défiscaliser les activités de shipping pour attirer les acteurs du marché sur leur sol.

FRET

Exit le vin, bienvenue au pétrole

Jusqu'a il y *a* environ deux ans, Genève abritait l'un des quatre armateurs européens spécialisés dans le transport du vin. Avec les français et les italiens, Vinalmar se partageait ainsi un marché qui, à l'aube du XXIe siècle, en était arrivé à se résumer a quelque 25 clients. *«Il y a 25 ans,la demande était plus importante. Avec l'évolution des habitudes de consommation - diminution du vrac au profit des bouteilles, hausse de la qualité - mais aussi la diminution des transports de vin, le marché s'est toutefois rétréci jusqu'à devenir minuscule»,* explique Didier Fert, directeur de la flotte de Riverlake Shipping. Avec pour conséquence la disparition de Vinalmar et celle de son concurrent français. Les «survivants» (italiens) oeuvrant désormais dans un marche très confidentiel.
Aujourd'hui, les marchandises affrétées à Genève sont à l'image de celles qui sont négociées par les sociétés de trading présentes au bout du lac: beaucoup de pétrole, des produits chimiques, des produits industriels finis. Et toutes les denrées «sèches» qui se transportent en vrac (charbon, maïs, blé, riz, etc…). Quant aux acteurs du marché, ils se répartissent globalement entre les armateurs (les propriétaires des bateaux), les affréteurs, les sociétés spécialisées dans la gestion des navires et les services annexes.
Enfin, pour ce qui est des bateaux affrétés depuis Genève, ce sont aussi bien des cargos (conventionnels ou de containers) que des liners (des bateaux de ligne qui vont d'un point à un autre), des vraquiers (marchandise en vrac), des pétroliers (tankers), ainsi qu'une série de navires spécialisés (croisières, exploration et production de pétrole en mer, etc.). *«Certaines grandes sociétés disposent de toute la gamme de bateaux,* note Geert Descheemaeker, directeur de DHD Management*. Mais en régle générale, la plupart se spécialisent dans un type de bâtiment.»*

SECURITE

Les doubles coques

Le naufrage de *l'Erika,* au large de la Bretagne, suivi, deux ans plus tard, par celui du *Prestige,* à quelques dizaines de miles des côtes espagnoles, a mis la question des doubles coques sur le devant de la scène. Désormais, les pétroliers sont conçus selon ce modèle (par opposition aux simples coques), comme le sont déjà les «chimiquiers». L'Europe voit là en effet la solution aux désastres écologiques qui ont dévasté ses côtes. La plupart des armateurs n'ont toutefois pas attendu le renforcement de la législation européenne pour prendre les devants. Par souci de rassurer les hommes politiques et l'opinion publique, plus que par réelle conviction.
Car la mesure laisse perplexes les professionnels du secteur. *«L'élement clé de la sécurité d'un bateau réside dans son management»,* lance Didier Fert, responsable de la flotte chez Riverlake Shipping. Les Américains semblent l'avoir bien compris. La règlementation en vigueur pour lutter contre tout risque de pollution y est extrêmement stricte. Il faut dire que l'affaire de *l'Exxon Valdez* est passée par là. L'age du navire n'est toutefois pas un critère déterminant pour permettre ou non l'accès aux ports américains, alors que les Européens entendent interdire tout bâtiment vieux de plus de 15 ans. Et *«les simples coques n'y sont pas bannis»,* souligne Marc Lecoanet, directeur général de Riverlake Shipping.

Le pavillon suisse

A chaque catastrophe maritime, la question des pavillons de complaisance revient sur le devant de la scène. Même si, comme le relèvent les professionnels du shipping, pavillon de complaisance ne rime pas forcément avec bateau poubelle: il s'agit simplement de sociétés ayant choisi, pour établir leur siège, des pays dans lesquels elles *«paient des taxes forfaitaires minimes»,* précise Yves Leyss, *senior finance manager* chez Lukoil. Mais qui sait qu'il existe également un pavillon suisse? vingt-six navires voguent en effet sur les flots de la planète sous les couleurs helvétiques. Et ils devraient bientôt être rejoints par quelques bâtiments supplémentaires en cours de construction. Le pavillon suisse est né sur décision du Conseil fédéral, pendant la Seconde Guerre mondiale. Le 9 avril 1941, très exactement. *«Apres le premier conflit mondial, la Suisse avait été confrontée à d'importants problèmes d'approvisionnement, en raison notamment du fait que les pays maritimes (France, Italie, etc.) réquisitionnaient leurs bateaux pour leurs propres besoins. C'est a cette époque que la Confédération a décidé de soutenir les personnes désireuses d'investir dans des navires marchands»,* raconte Geert Descheemaeker, directeur de DHD Management. Bien sur, la Suisse n'avait pas attendu cette date pour se constituer une flotte propre. *«Les efforts déployés en vue de la création d'une marine marchande remontent aux débuts de l'existence de la Confédération, en 1848»*, explique-t-on au Département fédéral des affaires étrangères auquel est rattaché l'Office suisse de la navigation maritime. Mais les bases juridiques du pavillon suisse ne seront édictées que près d'un siècle plus tard. Sous la forme d'un droit d'urgence d'abord, sous celle de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse à partir de 1957. La marine marchande est dotée d'un budget décennal. La Chambre haute du Parlement a ainsi voté, en mars 2002, un crédit de 600 millions de francs. La Suisse n'apporte toutefois aucune subvention à sa marine. Elle se contente de cautionner les emprunts nécessaires à la construction d'une flotte helvétique. *«Depuis une cinquantaine d'années que* ce *système existe, la Confédération n'a pas* eu *a débourser un centime»,* se réjouit Jean Hulliger, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime. La flotte suisse a son port d'attache à Bâle, un port qu'elle ne rejoint toutefois... jamais! Quant aux marins suisses à naviguer sur les océans de la planète, ils ne sont plus qu'une petite douzaine, remplacés depuis longtemps par une main-d'oeuvre philippine, yougoslave ou latino-américaine, bien moins coûteuse.

DIVERSIFICATION

Les croisières ont la cote

Le shipping ne se résume pas au transport de marchandises. S'il est un produit qui se vend bien aujourd'hui, ce sont en effet les croisières. *«Le secteur a énormément évolué ces dernières années»,* remarque Didier Fert, de Riverlake Shipping. Les croisières traditionnelles, où le farniente était de mise, ont ainsi laissé la place à des voyages à vocation le plus souvent culturelle. Ce qui leur permet d'attirer désormais une clientèle plus jeune. Ceci expliquant cela, nombreuses sont les sociétés de shipping à se lancer - ou à renforcer leurs activités pour celles qui y étaient déjà actives dans le domaine. C'est le cas, par exemple, de Mediterranean Shipping Company, qui dispose désormais d'un important département dédié à ces vacances sur les mers du globe.

Certes, tout n'est pas rose dans le petit monde de la croisière. En particulier depuis les attentats du 11 septembre 2001. Si ces derniers semblent avoir incité de nombreux voyageurs à préférer le bateau à l'avion, le secteur n'a pas échappé au mouvement de concentration qui touche l'ensemble du shipping. Plusieurs acteurs du marché et non des moindres ont ainsi disparu dans les mois qui ont suivi la destruction des tours du World Trade Center.Il n'en demeure pas moins que la branche semble aujourd'hui redresser la tête. Pour le plus grand bonheur de Genève qui voit ainsi augmenter, aux côtés des traditionnels transporteurs de marchandises, le nombre de sociétés actives dans le transport de passagers.