

Les pertes occasionnées par la fermeture de l'aéroport international de Bangkok, occupé depuis mardi par des manifestants, s'élèvent à près de trois milliards de dollars selon une estimation du gouvernement thaïlandais. Les autorités thaïlandaises ont dû autoriser des compagnies aériennes à utiliser une base militaire située au sud-est de Bangkok pour faire face au blocage des deux aéroports de la capitale par les opposants au gouvernement.

l'antenne

les transports au quotidien

63^{ème} année - N°17.823

LE NUMÉRO : 2,40 €

Vendredi 28 Novembre 2008

ISSN 0395-8582 - CPPAP 0308179480

Institutions/ Infrastructures

Maritime : Une année difficile pour les ports français

2008 aura été une mauvaise année pour les ports français, où le trafic de marchandises a été perturbé par plusieurs mois de conflits sociaux et commence à subir les contre-coups de la crise sur le commerce mondial.

RFF : Péages plus élevés pour le fret, les TVG et TER

Réseau ferré de France s'est dit satisfait que les péages ferroviaires soient modulés en fonction de la capacité des trains, ce qui devrait entraîner une hausse des redevances payées par la SNCF.

OMC : Le système d'importation des bananes condamné

L'Organisation mondiale du commerce a confirmé une condamnation de l'Union européenne sur son système d'importation de bananes, accédant aux plaintes des États-Unis et de l'Équateur qui l'accusaient d'être discriminatoire pour leur production.

page 2

Entreprises

DHL : Nouvelle implantation stratégique à Dubai

Dhl renforce son dispositif opérationnel au Moyen Orient avec l'inauguration d'une importante plate-forme logistique à Dubai. Par l'intermédiaire de sa filiale Danzas Aei Emirates, l'expressiste prend ainsi une position sur une zone géographique hautement stratégique entre l'Europe et les marchés à forte croissance d'Asie.

page 3

MARITIME

Avec le "Marfret Marajo", Marfret achève son plan quinquennal



Le "Marfret Marajo" est un navire bigué d'une capacité de 1.691 Evp. Il mesure 170 m de long, 27,2 m de large et affiche 21.244 de tonnage de port en lourd.

En baptisant hier matin à Marseille le "Marfret Marajo", la compagnie Marfret a présenté le dernier de sa flotte. Le porte-conteneurs, d'une capacité de 1.691 Evp, est affecté à la ligne Méditerranée/Caribes, opérée en commun avec CMA CGM. Le plan "quinquennal", qui comptait huit navires, est terminé.

Avec le "Marfret Marajo", livré par le constructeur coréen HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES, l'armateur marseillais achève un plan de renouvellement de sa flotte entamé il y a cinq ans. "Ce plan de 250 millions d'euros a été bâti en complicité avec l'équipage de la compagnie et avec le soutien de nos banquiers qui nous ont prêté 80% de ce montant", a expliqué Raymond Vidil, le Pdg de MARFRET.

L'armateur marseillais, qui reste attaché à son identité de Pme du transport maritime, a indiqué que le nouveau navire remplace le "Marfret Providence" (qui a été vendu "avec sa charte partie attachée") et est exploité aux côtés du "Marfret Durande". Bien que restant farouchement attaché à son indépendance financière, M. Vidil continue d'exploiter la ligne dans le cadre d'un accord opérationnel aux

côtés de son grand compatriote CMA CGM. "Nous opérons deux navires sur la ligne, CMA CGM en déploie quatre", explique-t-il, ajoutant que le service Méditerranée Antilles (qui dessert non seulement les ports antillais mais également la Colombie, le Venezuela et Panama et sur lequel la compagnie embarque

1.100 à 1.200 Evp par semaine) fait partie de la dizaine de lignes que la compagnie exploite en Méditerranée auxquelles il faut ajouter les 4 lignes exploitées dans le Nord Europe. "Au total, les Antilles et l'Amérique centrale représentent 65% de notre activité, la Méditerranée plus de 10%, le Pacifique et le fluvial assurant le reste", a-t-il précisé, rappelant que la stratégie de la compagnie consistait à "se positionner sur des marchés de niche, bien que la montée en puissance de la globalisation ait tout bousculé".

"Au total, les Antilles et l'Amérique centrale représentent 65% de notre activité"



Le navire a été baptisé hier matin au Môle Léon Gourret. Événement exceptionnel dans l'histoire de la compagnie, il a pour marraine Martine Vidil, l'épouse du Pdg.

Interrogé sur la crise financière qui gagne certains secteurs géographiques, l'armateur marseillais a indiqué : "Si les lignes que nous exploitons n'ont pas connu ces dernières années le formidable essor des volumes qu'a connu le marché Asie/Europe par exemple, elles ne sont pas impactées par la crise aujourd'hui. A l'inverse, je dirais que nous connaissons actuellement l'effet inverse. Avec la baisse de l'euro, l'Amérique centrale achète moins en Asie depuis quelques mois".

Le baptême du navire au môle Léon Gourret dans les bassins Est de Marseille a été pour Raymond Vidil un prétexte pour réaffirmer son attachement au dossier de l'Union pour la Méditerranée (UPM) et à la résistance commerciale des bassins Est.

"Je suis un militant de l'Union pour la Méditerranée. Marseille pourrait afficher une vocation intraméditerranéenne. Mais il faut résoudre avant tout le problème de fiabilité", a-t-il commenté un jour de grève des portiqueurs (voir en dernière page). Interrogé sur la faculté du port de Marseille de se positionner sur l'épineux dossier des autoroutes de la mer, le Pdg de Marfret a jugé l'initiative de son compatriote LD LINES (présent dans GLD LINES sur la ligne Toulon Civitavecchia) méritoire et estimé de manière plus générale : "Il s'agit avant tout d'un problème de prix".

Vincent CALABRÈSE

Investissements sur le fluvial

En marge de l'inauguration du "Marajo", Raymond Vidil a confirmé que les deux barges fluviales en commande et en cours de construction en Roumanie serviraient à transporter les déchets (mâchefer) de l'incinérateur d'Issy-les-Moulineaux acheminés par contrat avec Veolia vers Précy-sur-Marne. Elles devraient être livrées d'ici fin 2009. Trois autres automoteurs, achetés par Marfret depuis deux ans, sont déjà opérés par Fluvio-Feeder, sa filiale à 100%. Ils sont déployés sur la Seine (entre Paris, Rouen et le Havre), sur la Lys (entre Dunkerque, Lille et Anvers) et sur la Loire, (entre Montoir et Cheviré).

F.A.

Entreprises

Lufthansa : Une filiale italienne dès février 2009

La première compagnie aérienne allemande Lufthansa a annoncé la création d'une filiale italienne, Lufthansa Italia, qui desservira plusieurs villes européennes depuis l'Italie du Nord à partir de février 2009.

Currie / Worms SM : Union des activités et nouvelle entité

Confrontés à la prise d'autonomie de certains armements qu'ils représentaient jusqu'alors, les deux maisons Currie et Worms SM du Havre se rapprochent pour donner naissance à Currie Worms Shipping.

page 3

International

Piraterie : Une mine d'or pour les entreprises de sécurité

La protection des navires croisant au large des côtes somaliennes constitue un marché à fort potentiel pour les sociétés de sécurité, mais les implications légales de ce nouveau marché sont complexes, estiment des experts.

Groenland : Doutes sur l'avenir des ressources

Au lendemain de l'adoption de l'autonomie élargie, l'incertitude demeure sur la capacité du Groenland à exploiter seul les ressources réelles ou supposées de l'île.

Russie/Brésil : Coopérations en vue dans l'énergie

Le président russe est en visite officielle au Brésil. Au cœur des discussions lors de sa visite au siège de la compagnie pétrolière Petrobras : le secteur énergétique.

page 4

PORTS
MARITIME

Une année difficile pour les ports français

2008 aura été une mauvaise année pour les ports français, où le trafic de marchandises a été perturbé par plusieurs mois de conflits sociaux et commence à subir les contrecoups de la crise sur le commerce mondial.

Des mois de grèves ont ralenti l'activité des ports, avant qu'un accord entre syndicats et patronat ne soit finalement trouvé fin octobre. Le conflit portait notamment sur le transfert vers le privé des activités et des salaires de la manutention, disposition la plus contestée d'un plan de relance des ports français qui perdent des parts de marché en Europe. Si le climat social s'est amélioré, des "discussions sont engagées maintenant au plan local" sur l'application de cet accord, souligne-t-on de source proche du secrétariat d'Etat aux Transports, où l'on n'écarte pas la possibilité de nouveaux "mouvements sociaux d'ici la fin de l'année".

"Les ports sont la boîte de résonance de l'économie"

Les ports doivent aussi faire face désormais aux conséquences du ralentissement économique. Depuis octobre, "les premiers effets de la crise mondiale semblent prendre le relais des mouvements sociaux", pénalisant à leur tour le trafic, souligne-t-on à Marseille-Fos, premier port français. Le trafic marchandises y a reculé de 11% sur les dix premiers mois de l'année et de 15% en octobre.

CROISSANCE NULLE
DU TRAFIC

Certains experts s'attendent ainsi à une croissance nulle du trafic dans les ports français en 2008.

"On aura des chiffres de tonnage équivalents" à 2007, soit 384,7 millions de tonnes, prévoit Michel Quimbert, président de l'Union des ports de France. "Les ports sont la boîte de résonance de l'économie", explique-t-il. Par conséquent, "on va avoir un recul important dans les mois à venir" du trafic pour "les marchandises conteneurisées", en raison de la baisse de la consommation.

La consommation des ménages en produits manufacturés a reculé de 0,4% en octobre, selon l'INSEE. Conséquence mécanique: "Moins de conteneurs chinois qui rentrent dans nos ports", avec des téléviseurs, du textile ou des jouets, explique Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Sur les dix premiers mois de l'année, le trafic des conteneurs a déjà reculé de 9,2%, ne dépassant pas 31,5 millions de tonnes dans les sept grands ports maritimes de l'Hexagone (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille, La Rochelle), selon les chiffres provisoires du secrétariat d'Etat aux Transports.

Cette tendance n'est d'ailleurs pas propre à la France. "On ne fait pas pire que nos voisins",



rappelle Elisabeth Gouvernal, universitaire: le port allemand de Hambourg pâtit lui aussi d'un commerce moribond avec la Chine.

RALENTISSEMENT
DES IMPORTATIONS

Le ralentissement dans la production sidérurgique et automobile va aussi peser sur les importations françaises de matières premières à usage industriel, prévoit M. Tourret: "On va rentrer moins de charbon, de minerai de fer et d'alumine" par exemple.

Un certain nombre d'exportations par voies maritimes (des produits de luxe comme les bouteilles de cognac ou l'eau d'Evian, mais aussi les pneus Michelin) pourraient aussi, d'après lui, souffrir de la dégradation de la conjoncture.

Quant à l'année 2009, elle risque à nouveau de connaître une croissance nulle, estime M. Quimbert. Les "gains de productivité" liés à la réforme des ports devraient tout juste compenser l'effet négatif de "la baisse des échanges au plan mondial", prédit-il.

RFF
FERROVIAIREPéages plus élevés pour le fret,
les TVG et TER

Réseau ferré de France s'est dit satisfait que les péages ferroviaires soient modulés en fonction de la capacité des trains, ce qui devrait entraîner une hausse des redevances payées par la SNCF.

Un décret paru le week-end dernier au Journal Officiel introduit à partir de 2010 le principe des péages modulés selon certains critères, comme la capacité du train (nombre de places, tonnages de marchandises...) alors que le droit de passage est actuellement le même quelle que soit la taille du convoi. RFF, établissement public propriétaire des voies, est "content car ce texte va dans le sens de notre politique, qui est de rapprocher les prix et les coûts".

Pour RFF, le décret pourrait n'avoir dans un premier temps qu'un impact marginal dans la hausse de ses ressources, car le gouvernement avait déjà fixé le montant de l'augmentation des péages pour la période 2010-2013 à 60 millions d'euros par an. En 2009, la hausse doit être de 85 millions. Le montant exact des péages 2010, pour le TGV, le fret et les Trains express régionaux (TER) figurera dans un arrêté qui sera publié prochainement,

a-t-on précisé au secrétariat d'Etat aux Transports.

DE 200 À 500 M POUR
LES PÉAGES FRET

Outre la hausse de 60 millions d'euros déjà annoncée pour les TGV, les péages fret vont passer de 200 à 500 millions d'euros et ceux des TER de 570 millions à 1,8 milliard d'euros. Toutefois, ces deux dernières augmentations devraient être à peu près neutres pour RFF, pour les entreprises ferroviaires et pour les régions (qui organisent et financent le transport régional) car l'Etat compensera la différence.

A terme, le but de la réforme de la tarification est de permettre à RFF d'augmenter ses recettes commerciales et que l'Etat puisse progressivement diminuer ses subventions, a ajouté le secrétaire d'Etat. RFF, qui supporte par ailleurs une dette de 28 milliards d'euros héritée en grande partie de la SNCF, a reçu 2,6 milliards en péages en 2007.

OMC
COMMERCELe système d'importation
des bananes condamné

L'Organisation mondiale du commerce a confirmé une condamnation de l'Union européenne sur son système d'importation de bananes, accédant aux plaintes des Etats-Unis et de l'Equateur qui l'accusaient d'être discriminatoire pour leur production.

L'organe d'appel de l'OMC a estimé que le régime d'importation de bananes de l'UE "contrevenait" aux règles du commerce international. Il a ainsi confirmé deux décisions prononcées en avril en faveur de l'Equateur et en mai en faveur de Washington, et dont l'UE avait fait appel le 28 août. Prenant acte de cette décision, l'Union européenne s'est dite prête à négocier avec ses partenaires dans le cadre du cycle de Doha sur la libéralisation des échanges, se disant décidée à mettre un point final à plus de 25 ans de disputes.

Plusieurs fois condamnée, l'UE se voit reprocher de favoriser les producteurs de bananes de la zone ACP (Afrique-Caraïbes-

Pacifique) dont les exportations ne sont pas soumises à des droits de douane en Europe. Toutes les autres productions arrivant dans l'UE subissent un droit de douane de 176 euros par tonne, un système jugé discriminatoire et objet de la plainte des Etats-Unis et de l'Equateur.

L'UE PRÊTE
A RENÉGOCIER

Pour sa défense, la Commission européenne avait expliqué que les préférences aux ACP étaient octroyées depuis le 1^{er} janvier par des accords de partenariat économique ou des accords intérimaires compatibles avec l'OMC. Un argument qui n'a

pas été retenu par l'OMC et qui a fait flancher Bruxelles. L'Union européenne se dit prête à recommencer les négociations et estime que "le cycle de Doha sera le forum approprié pour trouver une résolution".

La question de la banane devrait y être une nouvelle fois essentielle, les pays d'Amérique latine ayant d'ores et déjà prévenu qu'ils ne signeraient pas d'accord global sans un règlement sur la banane. Un compromis entre l'UE et ces grands producteurs avait été pratiquement finalisé en juillet, lors de la dernière réunion ministérielle de l'OMC, par lequel l'Union européenne acceptait de baisser ses droits de douane sur les bananes non originaires des APC à 114 euros (contre 176 actuellement) d'ici 2016. Mais l'accord avait été finalement jugé caduque par l'UE après l'échec des négociations globales du cycle devant aboutir à une plus grande ouverture des marchés mondiaux.

Coopération

Le ministre des Affaires étrangères néerlandais Maxime Verhagen souhaite que les Pays-Bas élargissent ses relations avec l'Algérie. Il a souligné que les deux pays avaient évoqué cet élargissement de la coopération bilatérale dans l'agriculture, l'énergie, les infrastructures, les activités portuaires, la culture et l'activité financière, et a précisé que la ministre de l'Economie néerlandaise viendrait en Algérie en janvier 2009. Les exportations néerlandaises vers

l'Algérie ont augmenté de 67% en deux ans et il existe de grandes possibilités de développer encore ces échanges, a-t-il souligné.

Crédit

L'Etat norvégien s'est dit prêt jeudi à octroyer un prêt de 50 milliards de couronnes (5,6 milliards d'euros) à un organisme de crédit à l'exportation, Eksportfinans, victime d'une pénurie de financement sur les marchés ordinaires. "Ces prêts courent sur une période maximale de cinq ans", ont

annoncé les services du Premier ministre, Jens Stoltenberg. Le besoin de financement pourrait être d'environ 50 milliards de couronnes sur deux ans. Détenu par les banques et par l'Etat, Eksportfinans accorde des crédits aux entreprises actives à l'export et aux municipalités.

Conséquence

L'avionneur européen Airbus a indiqué que la finalisation d'une commande de 150 avions signée en novembre 2007 avait

été reportée, à la suite de l'annulation des déplacements en France du Premier ministre chinois, Wen Jiabao. "L'accord signé avec la centrale d'achat chinoise CASGC l'an passé portait sur un engagement d'achat pour 110 moyen-courriers A320 et 40 long-courriers A330. La finalisation de ce contrat, c'est-à-dire la ventilation (distribution des avions) aux différentes compagnies aériennes chinoises a été reportée", a dit un porte-parole d'Airbus. Ajoutant qu'"Airbus n'a aucune raison de craindre une annulation de la commande".

DHL
EXPRESS

Nouvelle implantation stratégique à Dubai

DHL renforce son dispositif opérationnel au Moyen Orient avec l'inauguration d'une importante plate-forme logistique à Dubai. Par l'intermédiaire de sa filiale DANZAS AEI EMIRATES, l'expressiste prend ainsi une position sur une zone géographique hautement stratégique entre l'Europe et les marchés à forte croissance d'Asie.

DANZAS AEI EMIRATES, joint venture du groupe DHL au travers de laquelle DHL Global Forwarding exerce ses activités de fret aérien et maritime aux Emirats Arabes Unis, vient d'inaugurer une plate-forme logistique à Dubai. Une implantation importante puisqu'il s'agit là de sa plus grande infrastructure logistique au Moyen-Orient.

Le site, qui représente un investissement de plus de 50 mil-

lions d'US dollars, est situé dans la zone franche de Jebel Ali (Jafza). Il vient renforcer le dispositif opérationnel de Dubai, implantation éminemment stratégique dans la région du Golfe Persique.

HUB
INTERCONTINENTAL

Ces installations de 80.000 m² ont été conçues pour servir de

hub intercontinental aux clients de DHL. "Un nombre croissant de sociétés appartenant à divers secteurs industriels - notamment les industries pharmaceutiques, l'automobile ou la haute technologie - ont profité de l'attractivité de Dubai pour y implanter des sites de production ou de logistique. Nous sommes résolument engagés à apporter à nos clients le meilleur support logistique possible dans cette région du monde en pleine expansion et à accompagner leur développement", explique Hermann Ude, Pdg de DHL GLOBAL FORWARDING et de DHL FREIGHT.

UN INVESTISSEMENT
IMPORTANT

Cette région constitue une plaque tournante majeure par sa situation centrale entre des marchés mûrs et les grands pays émergents. "Le Golfe est un emplacement géographique idéal permettant de bénéficier non seulement d'un accès à l'Europe, l'Afrique et l'Asie mais également au sous-continent indien à très forte croissance industrielle, notamment dans le domaine des biens manufacturés", souligne Hermann Ude. "Par ailleurs, Jafza permettra



de bénéficier d'un avantage unique : celui d'être la seule zone franche du monde située entre un aéroport et un port maritime".

Enver Moretti, Pdg de DHL Global Forwarding pour la région Proche et Moyen-Orient rappelle, lui, l'importance de cet investissement en regard des perspectives économiques de la zone : "Le marché mondial du fret pourrait atteindre plus de 1.400 milliards de dollars à l'horizon 2020 avec des importations et exportations s'élevant à 320 mil-

liards de dollars en 2007 dans le Golfe".

Le site, comprenant un bâtiment de 54.000 m², est entièrement équipé de systèmes de conditionnement d'air. Il comporte 6.700 m² de bureaux et 8.000 m² sous température dirigée réservés aux produits pharmaceutiques. 3.000 tonnes d'acier et 12.050 m³ de béton ont été nécessaires à sa construction. DHL annonce en outre un site hautement sécurisé qui va être certifié selon les normes TAPA (Technology Asset Protection Association).

"Le Golfe est un emplacement géographique idéal"

LUFTHANSA
AÉRIENUne filiale italienne
dès février 2009

La première compagnie aérienne allemande LUFTHANSA a annoncé la création d'une filiale italienne, LUFTHANSA ITALIA, qui desservira plusieurs villes européennes depuis l'Italie du Nord à partir de février 2009.

"LUFTHANSA va lancer une compagnie aérienne italienne sous une nouvelle marque", a annoncé le groupe. Avec six appareils Airbus A319, Lufthansa Italia proposera des vols depuis l'aéroport de Milan-Malpensa en Lombardie à destination de Barcelone et Paris dès le 2 février. Suivront un mois plus tard Bruxelles, Madrid, Budapest et Bucarest, puis Londres et Lisbonne fin mars. "Les réservations sont déjà ouvertes", a précisé le groupe allemand. Lufthansa avait annoncé en septembre qu'elle allait ouvrir de nouvelles lignes depuis Milan à compter de l'an prochain.

ALITALIA EN LIGNE
DE MIRE ?

Au cours d'une conférence de presse à l'aéroport de Malpensa, le Pdg de Lufthansa, Wolfgang Mayrhuber, a assuré que le lancement de cette nouvelle compagnie n'avait pas de lien avec le processus de reprise d'ALITALIA. Lufthansa est en effet favorite avec AIR FRANCE-KLM pour acquérir une participation substantielle dans la compagnie italienne.

M. Mayrhuber a rappelé avoir rencontré les dirigeants de la CAI

(Compagnie aérienne italienne), l'alliance de grands patrons italiens qui reprend Alitalia, et leur avoir "illustré les priorités et les objectifs de ce qui pourrait être notre plan" pour Alitalia. "Ils analysent la situation, c'est un processus qui demande du temps". M. Mayrhuber a indiqué que la compagnie allemande était "prête à investir" dans la nouvelle Alitalia, "mais quelle sera la part ou la somme que nous devrions investir ? Ça on ne le sait pas encore".

La semaine dernière, à l'issue d'une rencontre avec la chancelière allemande Angela Merkel, le chef du gouvernement italien Silo Berlusconi avait déclaré que Rome et Berlin envisageaient "très favorablement" une collaboration entre Alitalia et Lufthansa. Le parti de la Ligue du Nord, allié politique de M. Berlusconi, pousse à une telle alliance.

Lufthansa est également propriétaire de la compagnie italienne AIR DOLOMITI, qui dessert majoritairement le nord de la Péninsule. Mais "Air Dolomiti et Lufthansa Italia seront deux compagnies indépendantes l'une de l'autre", a assuré une porte-parole de la compagnie allemande.

CURRIE / WORMS SM
MARITIME

Union des activités et nouvelle entité

Confrontés à la prise d'autonomie de certains armements qu'ils représentaient jusqu'alors, les deux maisons CURRIE et WORMS SM du Havre se rapprochent pour une offre de service élargie à leurs clients sur l'Atlantique nord. Et donnent naissance à Currie Worms Shipping.

Pas facile d'être agent maritime. La perte d'une représentation, selon son importance en termes de chiffre d'affaires, peut fragiliser une structure. Lorsque WORMS SM perd l'armement brésilien LIBRA repris par CSAV FRANCE, le choc n'est pas tant rude qu'à l'occasion de l'ouverture en propre d'une agence CSAV en juillet dernier au Havre, faisant perdre à Currie un important client.

Une communauté de destin réunit donc les deux sociétés havraises, comparables à bien des égards : riches chacune de plus de 160 ans d'histoire, les deux agences maritimes s'appuient également sur des actionnaires

privés qui leur donnent une connotation familiale.

L'année 2009 s'annonce donc pour les deux spécialistes sous les auspices d'une joint-venture "envisagée de longue date" mais qui verra les effectifs havrais (une quarantaine de collaborateurs au total) se retrouver sous un même toit dès le 8 décembre, en l'occurrence dans les locaux historiques de Currie.

ATTIRER DE NOUVEAUX
ARMEMENTS

La nouvelle entité s'appellera CURRIE WORMS SHIPPING et sera bientôt dotée d'un site Internet commun. Cette union concerne

l'ensemble des activités nord-atlantiques, incluant l'agence Currie de Dunkerque et les représentations Worms SM de Rouen, Cherbourg et Lille. Pour Jean-Marc Peltier, directeur lignes régulières, "l'objectif est de vendre ensemble l'activité lignes régulières en package afin d'être crédibles par rapport à l'offre des global carriers", l'association des différents services des deux entités permettant d'assurer une couverture la plus large possible : Pacifique, Afrique, Moyen-Orient mais aussi du feeder et des activités de consignation et de représentation du Conseil national des chargeurs Angolais (assurée à ce jour par Worms SM). La réunion de leurs forces fait donc espérer à Currie Worms Shipping une attractivité nouvelle auprès d'armateurs potentiels qui n'escalent pas au Havre.

Olivier BOUZARD

Engagement

La société d'écotechnologie mondiale Recupyl a reçu un engagement selon lequel elle bénéficierait d'une injection de capitaux de 14,5 millions d'euros de la part de plusieurs investisseurs, dans le but de financer la prochaine phase de son développement commercial.

Recupyl, dont le siège social est situé à Grenoble, possède actuellement divers centres de recyclage à Singapour, en France, en Espagne et au Royaume-Uni. En plus de sa division de recyclage des piles, la société possède également plusieurs

autres technologies brevetées axées sur le recyclage de déchets dangereux et industriels. La société agit également à titre de partenaire de recherche et développement pour de nombreuses multinationales qui doivent aborder le problème du traitement de leurs produits une fois leur utilisation terminée.

Commande

La compagnie publique allemande de chemins de fer Deutsche Bahn a commandé 15 trains à grande vitesse ICE au groupe Siemens. Siemens a estimé le montant

du contrat à 500 millions d'euros. Les premiers trains de cette commande doivent rouler en décembre 2011. Deutsche Bahn estime qu'avec cette commande, elle "aide à maintenir des emplois allemands au beau milieu de la crise financière", a dit son patron Hartmut Mehdorn.

Aide

China Southern Airline a annoncé que sa maison-mère avait reçu quelque trois milliards de yuans (339 millions d'euros) de subsides publics pour l'aider dans la crise que traversent les transporteurs aériens

actuellement. China Southern a ajouté qu'elle pourrait recevoir une injection de capital de sa maison-mère, la China Southern Air Holding. China Southern était encore dans le vert au début de l'année avec des bénéfices de 28 millions de yuans (3,17 millions d'euros), mais a enregistré des pertes de 810 millions yuans (91,6 millions d'euros) sur le seul troisième trimestre. Une autre compagnie chinoise, China Eastern Airlines, a de son côté indiqué qu'elle souhaitait également recevoir une aide de l'Etat après avoir souffert des pertes au cours des neuf premiers mois de l'année.

SOMALIE
MARITIME

Piraterie : une mine d'or pour les entreprises de sécurité

La protection des navires croisant au large des côtes somaliennes constitue un marché à fort potentiel pour les sociétés de sécurité, mais les implications légales de ce nouveau marché sont complexes, estiment des experts.

“Ce pourrait être le plus gros nouveau marché depuis l'Irak. Le potentiel est énorme. Les implications légales doivent être étudiées attentivement, mais je pense que c'est ce vers quoi nous nous dirigeons”, estime un consultant en sécurité privée basé à Nairobi.

Le 15 novembre, il n'a fallu que 16 minutes à une poignée de pirates somaliens armés pour s'emparer d'un “Sirius Star” vulnérable, car sans aucun système de défense à son bord. Le détournement du tanker a soulevé, malgré l'afflux de navires de guerre étrangers au large de la Somalie,

la question de la sécurité de la marine marchande qui transporte environ 90% du commerce mondial.

“Dorénavant plus rien n'est sûr entre Singapour et Le Cap sans des personnels de sécurité à bord. Ce dont les bateaux ont besoin, c'est être correctement protégés et s'assurer que la sécurité du navire est suffisamment moderne”, déclare, **Nick Davies**, à la tête de la compagnie britannique ANTI-PIRACY MARITIME SECURITY SOLUTIONS. Le mois dernier, le courtier en assurances londonien Swinglehurst a

annoncé avoir noué un partenariat pour “des voyages protégés dans le golfe d'Aden” avec HART SECURITY, une société de sécurité en mer fondée par un ancien officier des forces spéciales britanniques, **Lord Westbury**.

Certaines sociétés voient dans la lutte contre la piraterie une véritable mine d'or. “Tout le monde en parle, il y a là un marché potentiel très important. Ce n'est pas seulement la Somalie mais aussi le golfe de Guinée, où il y a du pétrole, et la baie du Bengale”, observe **Bernard Jacquemart**, responsable du département information et analyse de Sécurité sans frontières, une entreprise basée à Paris. “Un cadre de travail reste à déterminer pour de telles opérations. La question est : peut-on avoir des hommes armés à bord des bateaux ? La tendance qui se fait jour est oui”, estime-t-il.

IMPLICATIONS LÉGALES

BLACKWATER, une des plus importantes et des plus célèbres sociétés de sécurité privée au monde a d'ores et déjà offert ses services et annoncé qu'un de ses bateaux, le “McArthur”, croisait dans la région. “Nous avons été contactés par des armateurs qui nous ont dit avoir besoin de notre aide pour s'assurer que leurs marchandises arrivent sans risques à leur destination. Le



«McArthur», peut nous aider à réaliser cela”, a récemment déclaré le vice-président de Blackwater, **Bill Matthews**. “Un tel navire aurait essentiellement des fonctions d'escorte et de surveillance”, a indiqué une porte-parole de Blackwater, **Anne Tyrell**, arguant que le prix d'une telle escorte ferait plus que compenser le coût d'une assurance plus élevée. “Nous disons que partir armé n'est pas forcément la meilleure idée car cela n'empêcherait pas les attaques et cela conduirait probablement à une escalade”, a-t-elle précisé.

Beaucoup de sociétés soulignent qu'entraîner l'équipage à

des exercices de sécurité passive devrait être une priorité. “Des gardes armés, ça a l'air bien, ça a l'air excitant, mais il y a plein d'implications légales. J'aimerais voir ce qu'il se passera lorsqu'un agent d'une société de sécurité privée tirera sur des gens”, explique **Orlando Wilson**, de RISKS INCORPORATED. “Nous avons plein d'appels. Nous pourrions probablement faire embarquer des gens armés mais nous voulons savoir qui va nous couvrir si les choses tournent mal. Par quelles lois seront-ils couverts ?”, ajoute-t-il prudemment.

“Tout le monde en parle, il y a là un marché potentiel très important”

GROENLAND
PÉTROLEDoutes sur l'avenir
des ressources

Au lendemain de l'adoption de l'autonomie élargie, l'incertitude demeure sur la capacité du Groenland à exploiter seul les ressources réelles ou supposées de l'île.

Les Groenlandais ont choisi, à une écrasante majorité et sans surprise, le régime d'autonomie élargie ouvrant la voie à l'indépendance. “Le Groenland a reçu un mandat pour aller plus loin” sur le chemin de l'indépendance, a confié **Hans Enoksen**, le chef du gouvernement local. Mais pour le chef de file de l'opposition, **Jens Frederiksen**, dirigeant du parti des Démocrates, “c'est une illusion de croire que le Groenland pourra voler de ses propres ailes dans un avenir si proche”. “Nous n'avons déjà pas les moyens de financer les nouveaux domaines que le Danemark va rétrocéder”, commente-t-il, ajoutant que “l'indépendance exige une bonne santé économique”. De l'aveu même du gouvernement local, les caisses seront vides en 2012.

Cette île stratégique de l'Arctique sous hégémonie danoise depuis près de 300 ans bénéficiait jusqu'alors d'un statut d'autonomie interne depuis 1979. Aujourd'hui, le Groenland reçoit des subventions annuelles de l'Etat danois (3,2 milliards de couronnes ou 430 millions d'euros en 2007), soit près de la moitié du budget.

Sur les 32 domaines que le Danemark va rétrocéder, le domaine des ressources minérales est le premier que la coali-

tion gouvernementale entend prendre en charge.

RICHESSES
HYPOTHÉTIQUES ?

Car le Groenland renfermerait dans ses eaux d'importantes réserves d'hydrocarbures, selon des estimations scientifiques, en particulier au pôle nord. Celui-ci suscite les convoitises d'autant plus que le réchauffement climatique, constaté ces dernières années, pourrait en faciliter la prospection et l'exploitation. Pour preuve, à la veille du référendum, la compagnie écossaise CAIN ENERGY signalait à Nuuk un accord pour deux nouvelles licences de prospections pétrolières au sud du Groenland.

Le gouvernement de Nuuk mise donc sur les ressources du sous-sol (diamant, or, plomb, zinc, uranium) pour diversifier son économie aujourd'hui basée essentiellement sur la pêche. “On vend la peau de l'ours avant de l'avoir abattu car on n'a pas encore découvert de pétrole et les mines existantes ferment à cause de la crise financière internationale”, rétorque **M. Fredriksen**. “On ne peut pas bâtir l'avenir d'un pays sur des richesses hypothétiques, ce n'est pas responsable”.

RUSSIE / BRÉSIL
COMMERCE

Coopérations en vue dans l'énergie

Le président russe est en visite officielle au Brésil. Au cœur des discussions lors de sa visite au siège de la compagnie pétrolière PETROBRAS : le secteur énergétique.

Dmitri Medvedev, dont le pays est le second producteur mondial de brut et contrôle un quart des réserves planétaires de gaz, a rencontré le président de PETROBRAS, **José Sergio Gabrielli**. Ils ont simplement “dialogué”, sans signer d'accord.

La visite a servi “à identifier des opportunités de coopération entre Petrobras et des sociétés russes dans les domaines tels que l'exploitation et la production de gaz naturel, la recherche et le développement, les services et biocarburants”, a souligné Petrobras.

DE NOMBREUX SECTEURS
PROMETTEURS

“L'agenda bilatéral est extrêmement rempli et inclut des

thèmes comme la coopération aérospatiale, la production d'énergie et plus particulièrement de gaz, et de possibles accords dans le domaine de l'énergie nucléaire à des fins pacifiques”, avait déclaré un porte-parole de la diplomatie brésilienne à la veille de l'arrivée du président russe.

Les délégations des deux pays ont consacré également une partie importante des rencontres à approfondir un accord de coopération en matière de défense et de sécurité, dont le premier protocole a été signé en avril dernier à Brasilia. Le Brésil veut renouveler son matériel de défense mais exige des transferts de technologie, ce qui a retardé les accords avec la Russie. Le gouvernement brésilien souhaite également que

la Russie augmente ses quotas d'importation de viande bovine.

Le Brésil, qui est pratiquement auto-suffisant en pétrole, a découvert fin 2007 sur son littoral sud et sud-est de gigantesques gisements de pétrole léger en eaux très profondes sous une épaisse couche de sel. Le pays cherche aussi à promouvoir son éthanol, fabriqué à partir de canne à sucre, dont il est le premier exportateur et le deuxième producteur mondial. Autre point de coopération : la conclusion d'un protocole entre Petrobras et le géant russe de l'énergie GAZPROM, dont Medvedev est l'un des ex-présidents.

Après le Brésil, Medvedev se rend au Venezuela, chef de file avec Cuba du camp anti-américain dans la région, au moment où les marines russe et vénézuélienne réalisent des manœuvres conjointes. Il achèvera sa tournée latino-américaine par une étape à Cuba.

Accord

L'autorité du Canal de Panama (ACP) et le port américain de Miami ont annoncé le renouvellement de leur accord signé en 2003 pour faciliter le commerce bilatéral entre les deux pays. Le port de Miami a reçu en 2007 environ 2,1 millions de tonnes de cargaisons ayant transité par le Canal. Il dessert plus de 20 lignes maritimes en liaison avec 100 pays et 250 ports à travers le monde. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal, actuellement en cours, devraient être terminés en

août 2014, 100 ans après sa construction par les Etats-Unis.

Cellule

Le Nigeria a créé un nouvel organe de supervision des opérations de lutte contre l'insécurité dans la zone pétrolière du delta du Niger. Rassemblant douze hauts responsables des trois armées (air, mer et terre), de la police, des services de renseignement et du ministère des Transports et présidé par un officier supérieur de la marine, cette nouvelle cellule a trois mois

pour superviser un règlement de la situation dans le delta du Niger. Une force conjointe armée-police est déployée depuis cinq ans dans le delta du Niger pour protéger les intérêts pétroliers contre les groupes de militants. Ils affirment opérer pour obtenir une meilleure répartition des richesses pétrolières au profit des populations locales.

Consortium

La compagnie publique vénézuélienne de pétrole PDVSA et un consortium de com-

pagnies énergétiques russes ont signé un accord d'évaluation et d'exploitation pétrolière dans la région de Faja de l'Orénoque (Est du pays) avec l'espoir d'une production à terme d'un million de barils/jour. Le ministre de l'Énergie et président de la PDVSA a précisé qu'il s'agit d'un “accord politique” et que “dorénavant les compagnies russes Gazprom, Lukoil, TNK-BP et Rosneft vont commencer à voir les aires d'exploitation pour participer directement aux projets” de la Faja. Certaines de ces compagnies participent déjà à des projets de certification des réserves.

En hausse

La deuxième compagnie aérienne allemande, Air Berlin, a annoncé qu'elle maintenait ses objectifs financiers de 2008 après une forte progression de ses bénéfices au troisième trimestre. Le bénéfice net a bondi de 42,9% à 45,6 millions d'euros et le chiffre d'affaires de 8,6% à 1,062 milliard, dépassant la barre du milliard sur un trimestre pour la première fois dans l'histoire de la compagnie. Le programme de réductions de coût lancé au printemps dernier a porté ses fruits. Elle avait notamment décidé de supprimer des lignes non rentables réduisant de quelque 10% ses capacités globales. Sur les neuf premiers mois, Air Berlin affichait un bénéfice opérationnel cumulé de 35,1 millions d'euros, contre une perte de 9,5 millions à la fin septembre 2007.

Réaction...

OTRE

Transport routier : "une hécatombe"

Le secteur routier est en train de connaître une "hécatombe" parmi ses entreprises, a averti le président de l'Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE), Jean-Pierre Morlin, qui a dû lui-même déposer le bilan il y a peu, avant une solution de reprise. "On s'attend au pire d'ici la fin de l'année, début 2009. Les bilans ne peuvent être que catastrophiques".

Les faillites concernent six à sept entreprises du secteur par jour depuis début septembre, selon M. Morlin, qui juge que "c'est en train de s'accélérer". Il estime que le cas de son entreprise est "typique" des difficultés actuelles du transport routier. Dès la rentrée de septembre, il a enregistré un coup d'arrêt "immédiat" avec des annulations de commandes et une activité qui n'est pas repartie.

Le président de l'OTRE a évalué entre 30 et 50% la réduction d'activité des entreprises de transport, touchées par la baisse de l'activité économique, alors qu'elles avaient souffert de la hausse des prix du gazole au premier semestre. "On s'attendait déjà à de gros problèmes mais la diminution brutale d'activité a multiplié ces problèmes", a souligné M. Morlin. "C'est un problème de trésorerie plus que d'exploitation".

Pour le président de l'OTRE, l'injection de liquidités dans les entreprises devrait "passer par les URSSAF" plutôt que par les banques.

En difficulté de trésorerie, il a déposé le bilan il y a une dizaine de jours. Les TRANSPORTS MORLIN, implantés à La Teste de Bruch (Gironde) et employant 28 salariés, sont spécialisés dans le transport exceptionnel et le transport de bateaux. Ils ont été repris par le groupe CAPELLE, basé à Vézénobres (Gard).

En baisse

Le trafic aérien international de passagers a enregistré son second mois consécutif de déclin en octobre, avec un recul de 1,3% sur un an, sous l'effet du ralentissement économique mondial, a annoncé l'Association internationale du transport aérien (IATA). Le trafic avait déjà baissé de 2,9% en septembre, enregistrant alors son premier mois de déclin depuis 2003. Le trafic cargo international a également chuté de 7,9% en octobre, marquant le cinquième mois consécutif de recul. "La baisse des prix du pétrole est un soulagement bienvenu mais la récession constitue aujourd'hui la plus grande menace pour la rentabilité des compagnies aériennes", a commenté le directeur de l'IATA, Giovanni Bisignati. "L'aggravation du déclin sur le marché du cargo est une indication claire que le pire reste à venir".

Annulation

Plusieurs syndicats des hôtesses et des stewards d'Air France qui menaçaient de faire grève du 5 au 9 décembre ont levé leur préavis, ou annoncé leur intention de le faire, après avoir obtenu des garanties sur l'âge légal de départ à la retraite, maintenu à 55 ans.

Dans la version du texte entérinée en commission paritaire mixte mardi, les hôtesses et stewards auront désormais la possibilité de travailler s'ils le souhaitent jusqu'à 65 ans, sur présentation d'un certificat médical. Dans le texte de loi initial, qui avait conduit huit syndicats (CFDT, CFTC, FO, SNPNC, Sud aérien, CGT, UNAC, UNSA) à déposer un préavis, "l'âge de cessation d'activité était de 65 ans et on pouvait à partir de 55 ans faire un peu comme on voulait", a ajouté un responsable de la CFDT.

Suppression

Le groupe de chimie ARKEMA va supprimer 96 postes sur le site de Château-Arnoux-Saint-Auban (Alpes-de-Haute-Provence) et 73 postes sur celui de Jarrige (Isère). La réorganisation de ces deux sites industriels va se traduire par "l'arrêt de la production de chlorure d'aluminium sur le site de Jarrige et des copolymères chlorure de vinyle/acétate de vinyle du site de Saint-Auban", "deux activités structurellement déficitaires", a indiqué la direction.

Arkema est le premier groupe chimiste français et est présent dans 40 pays avec 15.200 collaborateurs. Le 20 novembre, le groupe avait annoncé qu'il allait réduire courant décembre sa production sur douze sites dans le monde, dont neuf en France, dans le sillage d'une baisse de la demande de ses clients de l'automobile et de la construction.

Gros plan...

"Queen Elizabeth II"

Accueil grandiose à Dubaï

Le "Queen Elizabeth II", l'un des plus prestigieux paquebots de croisière au monde, a reçu un accueil grandiose à son arrivée mercredi à Dubaï.

Le paquebot, lancé en 1967, effectuait son dernier voyage depuis Southampton, en Grande-Bretagne. Il a été accueilli par le yacht géant "My Dubai", propriété de l'émir de Dubaï cheikh Mohammad Ben Rached al-Maktoum, et des dizaines de yachts privés.

Le luxueux paquebot a ensuite été remorqué au port Mina Rashed, où il était attendu par des responsables locaux munis de drapeaux des Emirats arabes unis et de la Grande-Bretagne.

Le paquebot doit rester au port Mina Rashed le temps d'être transformé en hôtel cinq étoiles. Il sera ensuite stationné à Palm Jumeirah, la fameuse île artificielle en forme de palmier au large de Dubaï.

Le "Queen Elizabeth II" a parcouru près de six millions de milles nautiques, effectué 25 fois le tour du monde, traversé l'Atlantique plus de 800 fois et transporté plus de 2,5 millions de passagers. L'opérateur américain CUNARD a vendu le célèbre paquebot à l'entreprise publique émiratiste ISTITHMAR en novembre 2007 au prix de 67 millions d'euros (99 millions de dollars).



Agenda...

Algérie

Ouverture de la première foire économique maghrébine

La première foire économique maghrébine a ouvert ses portes à Alger pour une durée de six jours, avec la participation de 267 exposants d'Algérie, Libye, Maroc et Tunisie, visant l'intégration économique du Maghreb. Cette foire accueillera des produits industriels et services fabriqués ou développés par 267 entreprises maghrébines dont 189 algériennes, 35 libyennes, 32 marocaines et onze tunisiennes, selon son organisatrice, la Société algérienne des foires et expositions (SAFEX). Cette foire, qui se poursuivra jusqu'au 1^{er} décembre, se veut un "forum pour la communauté d'affaires maghrébine pour renforcer la coopération, les échanges économiques et le partenariat".

Le commerce inter-maghrébin reste très faible, avec des échanges entre 1% et 2% du commerce extérieur de la région. Les importations algériennes auprès des autres pays maghrébins se sont montées à 279 millions de dollars en 2007 contre 235 en 2006, alors que ses exportations se sont établies à 695 millions de dollars en 2007 contre 515 en 2006. En 2007, l'Algérie a importé pour 27,43 milliards de dollars et exporté pour 59,51 milliards de dollars, selon les chiffres officiels.

Une veille juridique et réglementaire pour la logistique

Logistique Seine Normandie (LSN), présidée depuis quelques mois par Walter Schoch, a confié à l'Institut du Droit International des Transports (IDIT), basé à Rouen, le soin de développer un dispositif de veille juridique et réglementaire dans les deux secteurs du transport et de la logistique. Déjà très impliqué dans le suivi des textes réglementaires, l'IDIT va mettre en place une lettre d'information à l'intention des entreprises du secteur via LSN ou

l'IDIT. "L'information en droit des transports est de plus en plus pléthorique et éparse", souligne Ludovic Couturier, directeur administratif de l'Institut. L'objectif de la démarche est de trier dans l'information disponible ce qui intéresse directement le responsable d'entreprise, personnaliser et hiérarchiser cette information par thème et par importance. "Nous essaierons d'être le plus clair possible et le plus concis possible", ajoute-t-il. La décision de lancer

cette démarche s'appuie sur une étude de faisabilité. Plus de 400 professionnels du transport et de la logistique ont été interrogés : 30 % d'entre elles se sont déclarées intéressées par le développement d'un tel produit.

Les deux partenaires envisagent de créer un "club de pilotage" pour suivre le contenu de cette lettre et éventuellement l'orienter.

J.-C. C.

l'antenne

Édité par la SMECI
sarl au capital de 2.200 Euros
R.C. 447 889 395 00037

Siège social : 32, avenue André Roussin
BP 36 - 13321 Marseille Cedex 16
ISSN 0395-8582 - CPPAP 0308T79480

Imprimerie : RPN
36/40 boulevard Robert Schuman
93190 LIVRY GARGAN
Dépôt Légal : 10 Avril 2006

Directeur de la publication : N. ARIAS
Gérant : Richard REVERCHON

Tél. : 04.91.33.25.81 - Fax : 04.91.55.58.97
Site Internet : www.lantenne.com
Publicité : F. Revenaz 04.91.13.71.60
Bureau Normandie : 06.21.88.97.42
Annonces maritimes : 04.91.33.83.01
Abonnement : 04.91.13.71.59

E-mail : redaction@lantenne.com
f.andre@lantenne.com
v.calabrese@lantenne.com

ABONNEMENT FRANCE :

Un an 406,00 €
Six mois 263,00 €
Tarif pour l'étranger et par avion sur demande

Prix du numéro : 2,40 €

Cette publication peut être utilisée dans le cadre de la formation professionnelle continue